



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

ESPAÑA

# **CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS NO DIREITO CABO-VERDIANO**

Dissertação apresentada à Universidade de Valladolid, como exigência para obtenção do grau de Mestre em Direito Marítimo e Comercio Internacional.

**SANDRA HELENA SILVA RODRIGUES ALVES**

---

Orientador(a): Professora Doutora Carmen Vaquero

*Julho de 2014*

## **ABREVIATURAS E SIGLAS**

FOB- Free on Board;

CIF – Coast Insurance and Freight

DIP – Direito Internacional Privado

B/L – Bill of Lading

CNUDCI - Commission des Nations Unies pour le Droit commercial international

UNIDROIT -International Institute for the Unification of private law

INCOTERMS –International Commercial Terms

CMCV – Código Marítimo Cabo-Verdiano

CVCV - Código Civil Cabo-Verdiano

CPCCV - Código Processo Civil Cabo-Verdiano

UNCTAD –United Nations Conference on Trade and Development

ICC -International Chamber of Commerce

FAS – Free Alongside Ship

CFR –Cost and Freight

DES – Delivered Ex Ship

DEQ –Delivered Ex Quay

FMI - Fundo Monetário Internacional

DES – Direito Especial de Saque

## DEDICATÓRIA

Ao meu filho Eduardo, e o meu Esposo e incondicional companheiro Hélder Alves, pelo incentivo e apoio em todas as minhas escolhas e decisões.

Aos meus pais Crisanta e Adílio Rodrigues, e os meus irmãos, Marlene, Nádia e Edson, por estarem sempre ao meu lado.

## AGRADECIMENTOS

Os meus sinceros agradecimentos á todos que directa ou indirectamente contribuíram para a realização deste trabalho, especialmente à minha orientadora Professora Doutora **Carmen Vaquero**, pela confiança e orientação.

## INDICE

RESUMO .....	6
INTRODUÇÃO .....	7
CAPITULO I.....	11
<b>I. O CONTRATO DE TRANSPORTE – ASPECTOS GERAIS .....</b>	<b>11</b>
A. Conceito e caracterização do contrato de transporte.....	11
B. Formação dos contratos de transportes .....	13
C. Natureza Internacional dos Contratos .....	15
D. Princípios fundamentais do regime contratual .....	18
1. Princípio da autonomia da vontade privada ou liberdade contratual .....	18
2. Princípio do consensualismo .....	19
3. Princípio da obrigatoriedade dos contratos .....	19
4. Princípio da revisão dos contratos ou da onerosidade excessiva .....	20
5. Princípio da boa fé .....	21
E. Contrato de transporte internacional e o Direito Internacional Privado .....	21
CAPITULO II.....	23
<b>II. CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL NO DIREITO CABO-VERDIANO .....</b>	<b>23</b>
A. O Transporte Marítimo de Mercadorias em Cabo Verde e Sua Importância.....	23
B. Contratos de Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias .....	25
C. Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias ao Abrigo do Conhecimento de Carga .....	26
D. OS INCOTERMS .....	29
E. Convenções Internacionais Sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias e sua Aplicação em Cabo Verde.....	33
1. Convenção de Bruxelas de 1924 – Regras de Haia e Haia Visby .....	35
2. Convenção de Hamburgo de 1978.....	39

3. Convenção de Rotterdam de 2006.....	44
F. Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo .....	46
CAPITULO III.....	50
<b>I. DIREITO MATERIAL APLICÁVEL AOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS.....</b>	<b>50</b>
A. Regras e Elementos de Conexão Aplicáveis nos Contratos de Transporte Internacional.....	51
B. Eleição do Foro Competente.....	54
C. Competência Judicial Internacional.....	56
D. Determinação da Lei Aplicável aos Contratos de Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias .....	58
E. Direito Aplicável aos Contratos de Transporte Marítimo Internacional com base no Direito de Conflitos .....	61
F. A Arbitragem na Resolução de Conflitos decorrentes dos Contratos de Transporte Marítimo de Mercadorias.....	63
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>66</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>71</b>

## RESUMO

Os contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, têm sido objecto de importantes estudos, através dos tempos, porém muitas dúvidas ainda restam ser esclarecidas, sobretudo no que concerne a determinação do direito aplicável aos referidos contratos de transporte.

O presente estudo ocupa-se da análise do contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias, no Direito Cabo-Verdiano, e destaca essencialmente o problema da determinação do direito material aplicável aos contratos com base no Direito Internacional Privado geral.

Perante as várias iniciativas, que têm sido desenvolvidas com vista a unificação internacional do direito material aplicável aos contratos de transporte marítimo de mercadorias, serão abordadas, as normas internacionais que tratam desta matéria, designadamente a Convenção de Bruxelas de 1924, as Regras de Hamburgo de 1978, e a Convenção de Rotterdam de 2006. Serão igualmente, abordadas as normas do Direito interno Cabo-Verdiano aplicáveis aos contratos de transportes marítimos, dispostas no Código Marítimo de 2010, no Código Civil de 1997 e no Código do Processo Civil de 2010.

Será analisado também o direito aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, com base no Direito de conflitos geral, Direito este, que designa a ordem jurídica estadual aplicável às questões que não são resolúveis com base no Direito material unificado.

Para finalizar, será analisado o papel da arbitragem internacional como principal meio de resolução de disputas envolvendo o direito marítimo.

**Palavras-Chave:** Transporte Marítimo Internacional. Responsabilidade civil, competência, Contrato internacional. Convenções Internacionais.

## INTRODUÇÃO

O processo de crescimento da economia mundial, associado a progressiva e inexorável liberalização do comércio mundial e ao processo de globalização dos mercados, tem conduzido a uma cada vez maior integração e interdependência das diferentes economias mundiais.

O transporte marítimo, sendo o mais internacional meio de transporte de mercadorias, assume desde os tempos mais remotos, uma importância vital para o desenvolvimento da economia mundial, uma vez que grande parte das importações e exportações do comércio mundial é feita por via marítima, representando cerca 90% do comércio internacional.

O contexto do transporte marítimo reflecte o aumento das trocas de comércio e do tráfego marítimo internacional, cujo crescimento foi superior a 130% nos últimos 30 anos, com forte impacto no movimento portuário.

O tráfego mundial de mercadorias mantém, no presente, uma tendência crescente, com maior expressão ao nível dos serviços contentorizados, que têm evidenciado ritmos de aumento superiores aos do próprio comércio mundial.

Neste diapasão não se pode duvidar da importância dos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, que sob todos os aspectos, foram e ainda são o instrumento mais eficaz da prática comercial da comunidade internacional.

Perante este extraordinário crescimento do tráfego marítimo internacional, e o consequente aumento das relações transnacionais, o problema de determinação do direito aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, é praticamente inevitável. A solução das possíveis eventualidades emergentes dos referidos contratos, constitui uma questão bastante complexa, uma vez que, regra geral, estes envolvem pelos menos dois Estados diferentes, e assim sendo, regimes jurídicos distintos.

Os litígios decorrentes dos contratos internacionais, quando surgem, devem ser submetidos a arbitragem internacional ou ao tribunal jurisdicional de um determinado Estado.

Conforme, aduz Nádia Araújo<sup>1</sup>, a solução de situações que envolvem mais de um ordenamento jurídico, é feita com recurso ao Direito Internacional Privado. Contudo, dada a inexistência de uma sociedade de Estados politicamente organizados, não existe um Direito Internacional Privado global, pelo que cabe a cada Estado formular normas internas que lhes permitam resolver de conflitos de leis, criando assim, uma legislação própria em matéria de Direito Internacional Privado

Todavia, tendo em conta que estas regras são emanadas por diferentes Estados, uma determinada situação concreta, provavelmente será analisada e interpretada de forma diferente, pois o sistema jurídico difere de Estado para Estado.

No domínio do Direito Marítimo, têm sido desenvolvidos esforços no sentido da unificar internacionalmente do Direito material aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional, sobretudo, no que se refere às responsabilidades do transportador marítimo.

O Harter Act<sup>2</sup> (1893) foi considerado como sendo a primeira tentativa de unificação jurídica do direito aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional. O Harter Act, enunciava a nulidade das cláusulas de exoneração referentes a negligências ou faltas do armador ou do capitão da embarcação.

Inspiradas no Harter Act, a Conferência das Nações Unidas sobre o transporte por mar adoptou em 25 de Agosto de 1924, a Convenção de Bruxelas Sobre Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque, conhecida como Regras de Haia, de 1924.

---

<sup>1</sup> ARAUJO, Nádia de. Direito Internacional Privado: Teoria e prática Brasileira, Rio de Janeiro, 2003.

<sup>2</sup> The Harter Act was designed to protect American shipping companies from liability involving damaged or lost cargo. English companies were allowed to add clauses to the bills of lading that protected them from responsibility in certain events if goods were damaged. The Harter act was designed to give the same protection to American shippers. It only applies to domestic shipping. - The Michigan Law Review Association - <http://www.jstor.org/stable/1274905>- Acesso em 05 Abril 2014.



As Regras de Haia, surgiram da necessidade de disciplinar certos aspectos do contrato de transporte titulado pelo conhecimento de carga (bill of lading). A modificação da disciplina contida na Convenção de Bruxelas de 1924 foi objecto de dois Protocolos assinados em 1968 –Protocolo Visby e em 1979 – Protocolo DES,sendo que a convergência destas regras configura, hoje, as Regras de Haia Visby.

Em 1978, uma nova Convenção no domínio do transporte marítimo de mercadorias, foi aprovada tendo como base um projecto elaborado no âmbito da CNUDCI – A Convenção de Hamburgo, que nos termos do art. 31.º destina-se a substituir a Convenção de Bruxelas de 1924. O escopo da Convenção de Hamburgo é a unificação do regime do transporte marítimo internacional de mercadorias.

Com a finalidade de modernizar e uniformizar as duas Convenções Marítimas acima referidas, e os regimes jurídicos existentes em matéria do transporte marítimo, a Assembleia Geral das Nações Unidas, aprovou em Dezembro de 2008 a Convenção de Rotterdam. O que difere a Convenção de Rotterdam, das outras já mencionadas, é o facto, desta não aplicar-se exclusivamente ao transporte por via marítima. Contudo, cumpre realçar que esta Convenção ainda não entrou em vigor.

Das Convenções mencionadas, Cabo Verde aderiu apenas a Convenção de Bruxelas de 1924, não tendo contudo aderido aos protocolos assinados em 1968 e em 1979.

Entretanto, apesar do sucesso dos esforços de unificação jurídica internacional desenvolvidos desde finais do Sec. XIX, somente um número relativamente modesto de questões de Direito Marítimo é resolvido com recurso exclusivo ou preponderante ao Direito material unificado. Não são raras as vezes, em que a falta de uniformidade nas regras submete um mesmo contrato a mais de uma regulamentação de direito material e processual.

Propõe-se no presente estudo analisar o direito material aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, de uma forma geral e particularmente no Direito Cabo-Verdiano.

O primeiro Capítulo versará sobre os aspectos gerais do contrato de transporte internacional, examinando assim, o carácter internacional dos contratos de transporte e a sua relação com o Direito Internacional Privado. Pela sua importância, não se poderia deixar de mencionar neste capítulo os princípios que norteiam o regime contratual, quais sejam, o princípio da autonomia da vontade, o princípio do consensualismo, o princípio da obrigatoriedade dos contratos e o princípio da revisão dos contratos.

O Capítulo II, remeterá ao estudo do contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias, do Direito Cabo-Verdiano. É dado especial realce a importância do transporte marítimo de mercadorias, para o desenvolvimento económico e social de Cabo Verde, enquanto região insular.

Neste capítulo, será igualmente feita uma breve introdução aos INCOTERMS publicados pela Câmara do Comércio Internacional, assim como as Convenções e normas internacionais em matéria do transporte marítimo e sua aplicação em Cabo Verde. Os aspectos do transporte marítimo ao abrigo do conhecimento de carga também serão analisados neste capítulo.

Por fim, o Capítulo III, relativo ao Direito aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, versará principalmente a questão da determinação da lei aplicável para dirimir litígios decorrentes dos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias. Será analisado, também as principais regras e elementos de conexão, vigentes na legislação Cabo-Verdiana, e a competência internacional e exclusiva dos tribunais em Cabo Verde.

No mesmo capítulo será abordado o Direito de Conflitos geral que designa a ordem jurídica estadual aplicável às questões que não são resolúveis com base no Direito material unificado relativo ao transporte marítimo de mercadorias.

## CAPÍTULO I

### I. O CONTRATO DE TRANSPORTE – ASPECTOS GERAIS

#### A. Conceito e Caracterização do Contrato de Transporte

É cediço que o contrato é um dos institutos do Direito Civil mais difundidos, senão o mais utilizado na nossa sociedade, que, desde seu surgimento, actua como elemento fundamental para a circulação de riquezas e fomento da propriedade.

Na sua obra “ O Contrato ” Enzo ROPPO, defende que não é possível identificar o momento histórico em que se cristalizou a ideia do contrato como uma figura jurídica autónoma em relação às operações económicas.

Todavia cita:

*“... Foi só na época justinianeia, graças á afirmação de um espírito jurídico, mais evoluído, que se chegou a delinear com, o esquema de contrato inominado, um instrumento capaz de dar veste e eficácia legal a uma pluralidade indeterminada de operações económicas, e neste sentido, um instrumento jurídico provido de relevo autónomo e não imediatamente identificado com esta ou aquela operação económica<sup>3</sup>.”*

A doutrina e a jurisprudência, entendem ser contrato de transporte, aquele pelo qual uma das partes -o transportador - se obriga a deslocar pessoas ou coisas de um local para o outro mediante retribuição.

Nas palavras de Francisco Costeira, esta obrigação de resultado, por parte do transportador (deslocar pessoas ou coisas animadas ou inanimadas), constitui o núcleo definidor do contrato de transporte, uma vez que este é considerado o conteúdo específico e essencial deste instituto.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> ROPPO, Enzo: O Contrato, 1988, pp. 17.

<sup>4</sup> COSTEIRA, Francisco , O Contrato de Transporte de Mercadorias, Coimbra, Almedina, 2000 pp.. 47 e ss.

Porém, defende o mesmo autor que a mera obrigação de transporte de pessoas ou coisas animadas ou inanimadas, não implica necessariamente a existência de um contrato de transporte, pois, para que se configure como contrato de transporte é obrigatório que o mesmo se faça mediante uma retribuição ao transportador. As partes podem convencionar o pagamento de uma quantia pela realização do transporte, pelo que nestes casos o contrato será oneroso. Entretanto, convém realçar que existe também a modalidade de transporte gratuito.

Esta obrigação de pagar pelo transporte realizado surge ao lado da obrigação de deslocar incumbida ao transportador, o que permite qualificar o contrato como sinalagmático, ou bilateral. Portanto, o contrato de transporte gera obrigações para ambas as partes contratantes, que se traduz precisamente no dever de prestar de uma parte e no dever de contraprestação da outra parte.

O contrato de transporte caracteriza-se ainda segundo, JOSÉ ANTUNES, por uma paradoxal consensualidade, pois embora se afirme que o contrato de transporte em geral é um contrato consensual, que vale neste âmbito o princípio da liberdade de forma, é também verdade que ao contrato de transporte surge quase sempre ligado um documento de transporte, seja no transporte de coisas, seja no de pessoas.<sup>5</sup>

Tratando-se de um contrato consensual, as partes contraentes podem celebrá-lo por telefone, fax, carta, meios informáticos e até mesmo por gestos, (Liberdade da forma) tal como refere GONÇALVES:

*“ [A] convenção é celebrada, muitas vezes, só por gestos: um braço erguido, para mandar parar o carro eléctrico ou o automóvel”<sup>6</sup> .*

Contudo, apesar da liberdade de forma, na maioria das vezes está associado a um documento, nomeadamente um bilhete de viagem ou um guia. Entretanto,

---

<sup>5</sup>ANTUNES, José “Contratos Comerciais, Noções Fundamentais”, *Direito e Justiça*, Volume Especial, 2007, Universidade Católica Editora Unipessoal, Lda., pp. 109 e ss.

<sup>6</sup>GONÇALVES, Luiz da Cunha, *Comentário ao Código Comercial Português*, Lisboa, Coimbra Editora, 1916, Vol. II, pp. 394.

vale a pena realçar que inexistência ou irregularidade do referido documento não afecta a validade do mesmo.

Nas palavras de GONÇALVES, o contrato de transporte “não é um contrato real”, pois, caso o expedidor não entregar as coisas ao transportador, sobre aquele recairá a obrigação de indemnizar o transportador por prejuízos que este possa ter sofrido, por não ter podido aceitar outros contratos em virtude do contrato previamente celebrado e não cumprido.

Portanto, segundo o referido autor, ao contrário daquilo que se verifica num “contrato de natureza real”, no contrato de transporte, além da declaração de vontade das partes em realizar o contrato, não é necessária a entrega imediata das mercadorias ao transportador, para existir um contrato.<sup>7</sup>

Entretanto, há doutrinadores, como sejam Carvalho de Mendonça, Vidari, Bruschettini, que sustentam que o contrato de transporte, é sim um contrato real, mas que precisa para a sua perfeição, a entrega da mercadoria ou do embarque do passageiro, sendo que antes disso, não passaria de contrato preliminar.

## **B. Formação dos Contratos de Transportes**

É comumente aceite que o acordo de vontades entre as partes, é uma das características precípuas do contrato.

Nas palavras de Strenger (1998, p.66):

*“ A vontade é a criadora do negócio jurídico... No âmbito internacional, a validade e a eficácia da avença se assentam nessa, máxima, respeitada inclusive pela jurisprudência ao solucionar litígios.”<sup>8</sup>*

---

<sup>7</sup>GONÇALVES, Luiz da Cunha, Comentário ao Código Comercial Português, Lisboa, Coimbra Editora, 1916, Vol. II, pp. 394.

<sup>8</sup> STRENGER, Irineu, 1998, pp.66.

O processo de formação do contrato inicia, portanto, com a proposta efectuada pelo solicitante, ou seja, uma declaração de vontade que revela a intenção de contratar, constituindo, por isso, uma oferta de contrato. A oferta constitui assim, a “primeira manifestação de vontade que se dirige à conclusão do negócio jurídico bilateral”<sup>9</sup>.

Nos termos do artigo 14º da Convenção das Nações Unidas aprovada em Viena em 1980, sobre os Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias,<sup>10</sup> a oferta pode ser dirigida a pessoa ou pessoas determinadas, ser suficientemente precisa, e, exprimir a vontade de o seu autor vincular-se juridicamente com a sua emissão, ou seja, deve ser inequívoca, precisa, completa e determinada.

Ainda, tal como sustenta Maristela Basso<sup>11</sup> a oferta deve ser “real, firme e precisa”, contendo todas as cláusulas essenciais, pois a oferta vincula o proponente. A aceitação constitui resposta afirmativa à proposta formulada pelo proponente. Apresentada a oferta, o oblato pode: aceitá-la pura e simplesmente com todas as suas condições; aceitá-la modificando, acrescentando ou retirando algum elemento não essencial, secundário; apresentar contraproposta ou recusar a oferta.

Relativamente à aceitação, estabelece o artigo 2.2 dos Princípios UNIDROIT (relativos aos Contratos Comerciais Internacionais) que “*uma declaração negocial constitui uma proposta de contrato se for suficientemente precisa e manifestar a vontade de o seu autor se vincular em caso de aceitação*”<sup>12</sup>

Resumindo a oferta e a procura constituem elementos básicos de toda e qualquer contratação. Assim, a formação dos contratos, seja interno ou internacional, dá-se no momento em que se faz a oferta, indicando as

---

<sup>9</sup>BASSO, Maristela Contratos internacionais do comercio: negociação, conclusão, prática. 2. ed. rev.atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998 pp. 29 e 30.

<sup>10</sup>Convenção das Nações Unidas aprovada em Viena em 1980, sobre os Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias.

<sup>11</sup>Apud BASSO, op.cit., pp. 31.

<sup>12</sup>TOIGO, Daiille Costa. Os princípios do UNIDROIT aplicáveis aos contratos internacionais do comércio. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/17715>>. Acesso em 26 Junho 2014.

condições e obrigações, e posteriormente tem-se a contraproposta, onde deverão ser indicadas as condições, formas de pagamento e outras especificidades para a aceitação.

### **C. Natureza Internacional dos Contratos**

O processo de crescimento da economia mundial, associado ao processo de internacionalização e de globalização dos mercados, intensificaram por um lado a intervenção do Estado nas actividades económicas dos seus países, e tornaram por outro, mais complexas as relações contratuais.

Os contratos internacionais têm um papel relevante na regulamentação do comércio, pois, com o princípio da autonomia da vontade que cerca os contratos internacionais, estes acabam funcionando como lei entre as partes e a jurisprudência, principalmente a arbitral confirma este fato. Desta forma, pode-se afirmar que o contrato é uma das molas mestras do mundo económico.

Defende a doutrina internacional, ser o contrato elemento de capital importância ao desenvolvimento do comércio internacional, pois são estes que regulam as relações jurídicas entre pessoas físicas e jurídicas.

Como refere Maristela Basso:

*“A formação dos contratos reveste-se actualmente de particular interesse para o comércio internacional, que muito representa para o desenvolvimento dos Estados e das empresas. É verdade que os comerciantes se interessem mais pela fase da execução do contratos do que pela etapas de sua formação, ou por suas condições de validade, uma vez que a grande parte das questões litigiosas surge quando da execução do contrato. Entretanto, os comerciantes devem ter presente que muitas das questões concernentes à execução dos contratos supõem a solução preliminar de certos problemas que surgem no período de sua formação. Antes de saber se o contrato é executável, impõe-se*

*verificar se foi validamente formado, e em que momento e lugar se formou.*<sup>13</sup>

A conceituação do contrato internacional é considerado pelos doutrinadores de elevada complexidade, uma vez que envolve várias particularidades e problemáticas que lhe são exclusivas, dificultando deste modo, traçar qualquer paralelo com as figuras contratuais internas. Entretanto, como contrato que é, este instituto de natureza transfronteiriça não perde o seu carácter clássico de um acordo de vontades que tem como finalidade, criar, modificar ou extinguir um direito.

A doutrina clássica lança diversos conceitos a respeito dos contratos internacionais, dentre as quais pode-se destacar o de Irineu Strenger, que lecciona:

*” Contratos Internacionais são todas as manifestações bilaterais ou plurilaterais da vontade das partes, objectivando relações patrimoniais ou de serviços, cujos elementos sejam vinculantes de dois ou mais sistemas jurídicos extraterritoriais, pela força do domicílio, Nacionalidade, sede principal dos negócios, lugar do contrato, lugar da execução, ou qualquer circunstância que exprima um liame indicativo de Direito aplicável.”*

Para Maristela Basso, *os contratos internacionais no direito internacional privado são aqueles que contêm um elemento de estraneidade, e que poderá levar a um conflito de leis.*<sup>14</sup>

Basso acrescenta ainda que :

*“Se buscarmos as convenções e tratados internacionais do contrato não depende apenas do domicílio das partes, da sede principal dos negócios das empresas, do lugar da constituição ou execução da obrigação, mas*

---

<sup>13</sup> BASSO, Maristela. Contratos internacionais do comercio: Negociação, Conclusão, e Prática. 2. ed. rev.atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998. pp. 19.

<sup>14</sup> BASSO Maristela Contratos Internacionais do comércio: Negociação, Conclusão e Pratica: 3ª edição. Porto Alegre, livraria do advogado.2002.



*de um conjunto de elementos directamente relacionados à economia interna do contrato, que deverão ser apreciados caso a caso.*”<sup>15</sup>

*[...] os contratos internacionais do comércio se apresentam sob múltiplas formas e modalidades: de compra e venda, de agência, de associação, joint venture, de prestação de serviços, de licenciamento, de know-how ou transferência de tecnologia, de transporte marítimo, de locação de equipamentos, de arrendamento mercantil (leasing), de franquia (franchising), entre outros. Não existe uma única modalidade de contrato internacional, mas grande número de figuras contratuais ou, pode-se dizer de complexos contratuais revelando situações diferentes*”<sup>16</sup>

Quer isto dizer que, para que um contrato esteja potencialmente sujeito a dois ou mais ordenamentos jurídicos, é necessário que seja identificado os elementos de estraneidade e sua relevância jurídica<sup>17</sup>. No direito Cabo-verdiano um exemplo relevante de estraneidade é o domicílio das partes contratantes. *Ad exemplum*, um contrato de locação será internacional se celebrado entre uma pessoa domiciliada na Espanha e outra em Cabo Verde, independentemente da nacionalidade das partes.

Porém, necessário se faz realçar que a natureza de um contrato como internacional ou não é feita a partir de uma perspectiva interna, onde cada país adotará seus critérios de interpretação, pois, o que configura um contrato internacional para um determinado país, pode ser considerado interno em outro.

Importa ainda frisar que, quando os elementos do contrato, como sejam as partes, o objecto, e o local, se originam e se realizam dentro dos limites geográficos e político de um único país, está-se diante do âmbito interno das obrigações. *“Do contrário, quando as partes contratantes tenham nacionalidades diversas ou domicílio em países diferentes, quando o objecto*

---

<sup>15</sup> BASSO, Maristela. Contratos internacionais do comercio: Negociação, Conclusão, e Prática. 2. ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998. pp. 18.

<sup>16</sup> Idem pp18

<sup>17</sup> ARAÚJO, Nádia de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade e os Resultados da CIDIPV.

*do contrato seja entregue ou prestado de forma extraterritorial, ou quando os lugares de celebração e execução das obrigações contraídas também não coincidem, estaremos diante dos contratos internacionais empresariais.”<sup>18</sup>*

A principal diferença entre os contratos nacionais/internos e os contratos internacionais reside no facto de no contrato internacional as cláusulas concernentes à conclusão, capacidade das partes e o objecto se relacionam com mais de um sistema jurídico vigente, ou seja, o contrato internacional estar sujeito à regulamentação de outro ordenamento jurídico. Ambos os direitos, internacional e nacional, tem campos de actuação distintos, sendo, no entanto, difícil, às vezes, demarcar quando começa um e quando o outro termina.

#### **D. Princípios Fundamentais do Regime Contratual**

O direito contratual rege-se por vários princípios todos igualmente fundamentais. Dentre os quais, destaca-se o princípio da autonomia da vontade, o princípio do consensualismo, o princípio da obrigatoriedade dos contratos, o princípio da revisão dos contratos e o princípio da boa-fé.

##### **1. Princípio da Autonomia da Vontade Privada ou Liberdade Contratual**

Tradicionalmente, as pessoas são livres para contratar. Esta liberdade abrange o direito de contratar se quiserem, com quem quiserem e sobre o que quiserem, ou seja, o direito de contratar e de não contratar, de escolher a pessoa com quem fazê-lo e de estabelecer o conteúdo do contrato, desde que não fira o ordenamento jurídico.

O princípio da autonomia da vontade alicerça exatamente na ampla liberdade contratual, no poder dos contratantes de disciplinar os seus interesses mediante acordo de vontades, suscitando efeitos tutelados pela ordem jurídica.

---

<sup>18</sup>STRENGER, Irineu. Contratos Internacionais do comércio. 4. ed. São Paulo, 2003. pp. 33.

Teve seu apogeu após a Revolução Francesa, com a predominância do individualismo e o culto à liberdade em todas as áreas, inclusive a do direito contratual.

Em Cabo Verde a liberdade contratual é regida pelo Código Civil regulado pela Portaria nº 68-A/97 de 30 de Setembro. A luz do nº1 do artigo 405º do Código Civil Cabo-verdiano, *“dentro dos limites da lei, as partes têm a faculdade de fixar livremente o conteúdo dos contratos, celebrar contratos diferentes dos previstos neste código ou incluir nestes as cláusulas que lhes aprouver”*.<sup>19</sup>

## **2. Princípio do Consensualismo**

Este princípio resulta da moderna concepção de que o contrato resulta do consenso, isto é, do acordo de vontades, independente da entrega da coisa. Como já se fez referência os contratos são, em regra, consensuais, embora somente alguns sejam reais, uma vez, que somente se aperfeiçoam com a entrega do objecto, subsequente ao acordo de vontades.

## **3. Princípio da Obrigatoriedade dos Contratos**

Denominado também de “princípio da força obrigatória do contrato”, representa a força que vincula o acordo de vontade, devendo ser o contrato lei entre as partes, tornando-se inatingível e inalterável. Este princípio tem como principal fundamento a necessidade de segurança nos negócios, segurança, essa que só existirá se efectivamente os contraentes cumprirem com a palavra empenhada.

O artigo 406º do Código Civil Cabo-Verdiano, determina que *“o contrato deve ser pontualmente cumprido, e só pode modificar-se ou extinguir-se por mútuo consentimento dos contraentes ou nos casos admitidos na lei.”*

---

<sup>19</sup> nº1 do artigo 405º do Código Civil Cabo-verdiano regulado pela Portaria nº 68-A/97 de 30 de Setembro.

#### 4. Princípio da Revisão dos Contratos ou da Onerosidade Excessiva

Contrariamente ao princípio da obrigatoriedade dos contratos, por força do princípio da revisão dos contratos, qualquer das partes pode recorrer do poder judicial para obter alteração do contrato, devido a acontecimentos extraordinários, que revelam uma situação de injustiça a uma das partes contratantes se exigido o cumprimento do contrato.

Depois de permanecer um longo período no esquecimento, este princípio que recebeu o nome de *rebus sic stantibus*<sup>20</sup>, ressurgiu no período da I Guerra Mundial de 1914 à 1918, provocando sérios constrangimentos nos contratos a longo prazo<sup>21</sup>. De destacar que, alguns países têm regulamentação da revisão dos contratos em legislações próprias, como é o caso da França (*Lei Faillot*, de Janeiro de 1918) e da Inglaterra (*Frustration of Adventure*).

Conforme o disposto no número 1 do artigo 437º do Código Civil Cabo-Verdiano, “*se as circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar tiverem sofrido uma alteração anormal, tem a parte lesada direito à resolução do contrato, ou a modificação dele segundo juízos de equidade, desde que a exigência das obrigações por ela assumidas afecte gravemente os princípios da boa fé e não esteja coberta pelos riscos próprios do contrato.*” Resumindo a possibilidade da revisão dos contratos visa manter o equilíbrio contratual de modo a permanecer efectivamente o acordo de vontade inicial das partes.

---

<sup>20</sup> A Teoria ***rebus sic stantibus*** consiste em presumir, nos contratos de trato sucessivo e de execução diferida, a existência implícita – não precisa ser expressa – de uma “cláusula” pela qual a obrigatoriedade do cumprimento do contrato pressupõe a inalterabilidade da situação de fato. Caso haja acontecimentos extraordinários que tornem o contrato excessivamente oneroso para uma das partes, esta parte poderá requerer ao Poder Judiciário que seja isento da obrigação, parcial ou totalmente.

<sup>21</sup> NEVES Geraldo Serrano, Teoria Da Imprevisão E Cláusula Rebus Sic Stantibus, red. 2006.

## 5. Princípio da Boa- Fé

De acordo com o princípio da Boa-Fé, as partes devem agir conforme certos parâmetros de honestidade e lealdade, não só durante as tratativas do contrato, mas durante a sua formação e execução.

Sobre esta matéria aduz, Giselda Hironaka:

*“Em todas as fases contratuais deve estar presente o princípio vigilante do aperfeiçoamento do contrato, não apenas em seu patamar de existência, senão também em seus planos de validade e de eficácia, ou seja a boa-fé deve ser consagrado nas negociações que antecedem a conclusão do negócio, na sua execução, na produção continuada de seus efeitos, na sua conclusão e na sua interpretação. Deve prolongar-se até mesmo depois de concluído o negócio contratual, se necessário.”<sup>22</sup>*

### E. Contrato de transporte internacional e o Direito Internacional Privado

As relações que se estabelecem entre os operadores do comércio marítimo são relações transnacionais, pois possuem um elo com mais de um Estado. Soberano. Fato que nas palavras de Nádia Araujo, coloca-nos diante de um possível conflito quanto a lei que deverá reger esta relação jurídica multiconectada<sup>23</sup>. A resolução de tais conflitos, possa essencialmente pela utilização dos métodos preconizados pelo DIP.

Nesse contexto, os contratos de transporte marítimo internacional assumem um papel de capital importância, pois são a forma pela qual as relações comerciais entre partes de diferentes estados se instrumentalizam.

O Direito Internacional Privado, segundo Nádia de Araújo pode ser conceituado como um conjunto de regras aplicáveis à solução de conflitos que podem surgir

---

<sup>22</sup> HIRONAKA, Giselda Maria Fernandes Novaes, Direito das Sucessões, 2007.

<sup>23</sup> ARAÚJO, Nádia de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade .

entre duas soberanias a propósito de suas leis privadas respectivas ou dos interesses privados de seus nacionais.<sup>24</sup>

A Doutrinadora defende que, o DIP determina qual, dentre as legislações de direito privado contemporaneamente existentes, deve ser aplicada a um dado estado de coisas, constituindo assim o complexo de normas que regulam essa aplicação. O DIP não soluciona a questão jurídica em si, mas indica o direito interno a ser aplicável na solução da questão.<sup>25</sup>

Todavia, dada a não existência de uma sociedade de Estados organizados politicamente, não existe um Direito Internacional Privado global, pelo que cabe a cada Estado formular normas internas que lhes permitam resolver de conflitos de leis, criando assim, uma legislação própria em matéria de Direito Internacional Privado.

Em Cabo Verde, actualmente esta matéria esta consagrada nos artigos 14º e seguintes do Código Civil, regulado pela Portaria nº 68-A/97 de 30 de Setembro, que tratam dos Direitos dos estrangeiros e conflitos de leis.

Em paralelo, o código do processo civil Cabo-verdiano, traz também dispositivos que tratam da matéria relacionada ao Direito Internacional Privado, nomeadamente nos artigos 66º e seguintes, que regulam a competência internacional dos tribunais Cabo-verdianos.

É comum em cada país existir regras de conexão nacionais que fixam o âmbito de aplicação dos contratos e da questão da ordem pública. A luz dos artigos 41º e 42º do código do processo civil, a um contrato celebrado em Cabo Verde, pode-se aplicar três espécies de elementos de conexão: a autonomia da vontade, a lei da residência habitual ou a lei do local de celebração do contrato.

Diferentemente das regras do direito material, as regras do direito internacional privado revestem-se de um carácter meramente instrumental, pois limita-se apenas a indicar a lei ou o direito aplicável, mas não soluciona qualquer litígio, por se tratar de um ramo que possui normas conflituais e indirectas.

---

<sup>24</sup> ARAÚJO, Nádja de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade.

<sup>25</sup> IDEM

## CAPÍTULO II

### II. CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL NO DIREITO CABO-VERDIANO

#### A. O Transporte Marítimo de Mercadorias em Cabo Verde e Sua Importância

O processo de internacionalização da economia, e de progressiva intensificação do comércio internacional, tem constituído o principal elemento dinamizador da actividade do transporte marítimo de mercadorias a nível mundial, evoluindo ao ritmo da própria actividade económica.

O transporte marítimo assume uma importância vital no contexto da economia mundial, pois é de longe o meio de transporte responsável pelas maiores percentagens, quer em quantidade quer em valor, de mercadorias transportadas na totalidade do comércio internacional.

A nível mundial o Transporte Marítimo movimenta anualmente cerca de 90% das mercadorias, envolvendo 1.250.000 marítimos, 53.000 companhias e organizações na sua actividade, e contribuindo com 200 mil milhões de euros para a economia mundial.

*“O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e um motor da globalização. Cerca de 80% do comércio mundial em volume e mais de 70% em termos de valor, é transportado por mar e distribuído pelos portos e economias de todo o mundo. Estas proporções assumem ainda maiores valores na maioria dos países em desenvolvimento.”<sup>26</sup>*

Nas últimas três décadas o tráfego marítimo internacional, teve a nível mundial crescimentos superiores a 130%, valor resultante do aumento das trocas comerciais.

---

<sup>26</sup> Review of Maritime Transport , Edição. 2012 Disponível em [www.unctad.org](http://www.unctad.org), acesso 12 Junho de 2014.

Como se sabe, em regiões insulares os transportes sobretudo marítimos assumem uma importância vital para o desenvolvimento económico e social dos seus territórios.

Em Cabo Verde à semelhança de outras regiões insulares, não existem alternativas possíveis ao transporte de mercadorias por via marítima. Como tal, as actividades económicas encontram-se numa situação de quase total dependência desse modo de transporte, sem possibilidade de recurso a soluções alternativas e intermodais.

A localização geográfica dos territórios ultraperiféricos, marcada pela distância face às plataformas continentais, provoca dificuldades acrescidas nas relações comerciais no interior e com o exterior, sendo tal facto agravado pela pequena dimensão das regiões e, muitas vezes, pela dispersão das ilhas, obrigando à existência de uma multiplicidade de infra-estruturas ligadas às acessibilidades: portos e aeroportos.

Portanto, é indiscutível a importância das actividades marítimas para o desenvolvimento económico de Cabo Verde, reflectida no facto de aproximadamente 90 %do comércio do País ser realizado com recurso ao transporte marítimo.

No ano de 2013, no conjunto dos portos nacionais, Porto Grande do Mindelo, nomeadamente pelo peso que têm neste porto os granéis líquidos, evidenciou deter a maior quota de mercado (41%), seguido pelo porto da Praia (36%).

De Janeiro a Dezembro de 2013, entraram nos portos nacionais 615.190 embarcações de comércio de longo curso e 333.615 embarcações de cabotagem número inferior em 6% e 36% respectivamente ao período homólogo de 2012.

O movimento total de mercadorias nos portos traduziu-se, naquele período, em 206.591 mil toneladas, sendo 132 069 mil toneladas correspondentes ao movimento de mercadorias de longo curso e 206.591 mil toneladas correspondentes ao movimento de mercadorias de cabotagem, o que representa um acréscimo de 43,0% e 25.5% respectivamente em relação ao período homólogo de 2012.



Ainda com base nos dados do INE respeitante ao ano de 2013, o transporte marítimo terá sido responsável por 90%, do total das mercadorias transportadas no País.

## **B. Contratos de Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias**

Conforme preceitua DIAS, o contrato de transporte marítimo é o instrumento que estabelece o vínculo jurídico entre o transportador e o consignatário dos bens que serão transportados, e cria obrigações para os contratantes numa relação bilateral, ou seja, onde há direitos e obrigações recíprocas entre as partes contratantes.”<sup>27</sup>

CALABUIG, diz que um contrato pode ser conceituado de transporte marítimo quando o transportador se obriga mediante remuneração (frete) a transportar por mar mercadorias, de um porto para outro, a bordo de um meio de transporte específico - o navio.<sup>28</sup>

No ordenamento jurídico Cabo-verdiano, os contratos de transporte marítimo são regidos pelos artigos 493 e seguintes do Código Marítimo, regulado pela Decreto - Legislativo nº14/2010, aprovado 15 de Fevereiro de 2010, e por legislações especiais e convenções internacionais que serão devidamente abordados no capítulo seguinte.

Dispõe o artigo 493º do CMCV que:

*“Contrato de transporte marítimo de mercadorias é aquele em que o transportador se obriga a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para outro, mediante retribuição pecuniária denominada frete.”*

---

<sup>27</sup> DIAS, Steve Beloni Corrêa Dielle. Obrigação e responsabilidade nos contratos internacionais de fretamentos e sua aplicação no direito brasileiro. pp. 43

<sup>28</sup> CALABUIG Rosario Espinosa. Contratos de transporte: los contratos internacionales de transporte marítimo. In : MOTA, Carlos Esplugues. Derecho Del Comercio Internacional Adaptado al Reglamento Roma I. Valencia: Titant Lo Blanch, 2009.

Portanto, pelo contrato de transporte o transportador obriga-se, desde que remunerado, a conduzir ou transportar uma mercadoria (ou pessoa) de um local determinado ao seu destino, também determinado. A obrigação do contratante restringe-se ao pagamento do preço e obediência ao regulamento do transporte ou às normas do contrato.

Assim, o contrato é celebrado entre o transportador e a pessoa que entrega o objecto (remetente ou expedidor). Necessário se faz referir que o destinatário ou consignatário, a quem a mercadoria será expedida, não é contratante, embora eventualmente tenha alguns deveres e até mesmo direitos contra o transportador

### **C. Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias ao Abrigo do Conhecimento de Carga**

O conhecimento de carga, também designado de conhecimento de embarque ou de transporte (Bill of Lading - “B/L”<sup>29</sup>), é um contrato de transporte em virtude do qual um armador, na pessoa do capitão ou de outra pessoa autorizada, o agente, reconhece ter recebido a bordo do navio uma determinada mercadoria que se compromete a transportar de um porto para outro, mediante o pagamento de um preço determinado, denominado de frete.

Na concepção da ilustre doutrinadora, DINIZ o conhecimento de carga, é um instituto do Direito Comercial. A referida doutrinadora define este instituo como: “ O documento comprobatório da mercadoria a ser transportada por via terrestre, aérea, marítima ou fluvial, emitido pelo condutor ou pelo transportador.”<sup>30</sup>

Diniz acrescenta ainda que: “Devido ao seu carácter probatório de entrega de mercadoria pelo remetente ao transportador, representa as mercadorias expedidas, que só poderão ser retiradas pelo destinatário mediante sua apresentação. É um título de crédito, representativo das mercadorias nele

---

<sup>29</sup> COIMBRA, Delfim Bouças , O Conhecimento de Carga no Transporte Marítimo, São Paulo, 5ª Edição, 2014.

<sup>30</sup> DINIZ, Maria Helena 2005, v. 1, pp. 928-929.

*mencionadas, normalmente negociável, susceptível até mesmo de transferência por simples endosso”.*<sup>31</sup>

Portanto, pelas palavras da doutrinadora, o conhecimento carga constitui uma prova escrita do contrato de transporte internacional celebrado, ou seja, representa um contrato de transporte de cargas entre o armador e o carregador, e como tal o mesmo tem função de recibo da mercadoria embarcada e, de título de crédito representativo da mercadoria.

O BL tem funções específicas quais sejam: i) evidência de transporte; ii) recibo das mercadorias, a bordo do navio; e iii) prova de propriedade das mercadorias. De acordo com Delfim Coimbra, “o possuidor do conhecimento de carga, investe-se em todos os direitos e obrigações do contratante do transporte, como se fosse uma das partes que realizaram o contrato.”<sup>32</sup>

De porte obrigatório ao transportador (“shipper”), o BL constitui, segundo a doutrina, o principal documento no transporte marítimo de coisas, motivo pelo qual merece especial destaque por parte da comunidade jurídica.<sup>33</sup>

Em Cabo Verde, o transporte de mercadorias por mar ao abrigo do conhecimento de carga é hoje, regido pelas disposições do Decreto - Legislativo nº14/2010, que institui o Código Marítimo Cabo-Verdiano.

Nos termos do disposto no artigo 503º do já referido Decreto - Legislativo, o conhecimento de carga é um documento de emissão obrigatória pelo transportador, documento, esse que deve ser entregue ao carregador com a menção expressa “para embarque”.

Tal como refere Martins, no conhecimento de carga, na primeira página deve constar uma série de menções obrigatórias referentes à descrição das partes envolvidas e da mercadoria a transportar. No verso do documento contarão as

---

<sup>31</sup> DINIZ, Maria Helena Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais, 2005, v. 3, pp. 928-929.

<sup>32</sup> COIMBRA, Delfim Bouças, O Conhecimento de Carga no Transporte Marítimo, São Paulo, 5ª Edição, 2014.

<sup>33</sup> MARTINS, 2005, pp. 265.

cláusulas que retratam as condições a que o contrato de transporte está sujeito.<sup>34</sup>

Destacam-se pela sua importância a **cláusula “Paramount”** referente a legislação aplicável ao contrato, a da jurisdição competente em caso de litígio, as limitativas e/ou exonerativas de responsabilidade do transportador marítimo, entre outras.

A **“Paramount Clause”** determina a legislação aplicável ao contrato de transporte, e comumente remete à aplicabilidade de um regime convencional, geralmente às Regras de Haia-Visby ou, alternativamente à Convenção de Bruxelas (1924), conhecidas como Regras de Haia, às Regras de Hamburgo ou a uma determinada lei estatal.

Nesse contexto, é imprescindível que os portadores do B/L ou seus representantes conheçam a legislação aplicável a um conhecimento de embarque, já que a mesma define questões importantes como o i) regime de responsabilidade do transportador marítimo (situações em que será responsável perante o usuário por perdas e danos nas mercadorias e situações em que não o será); ii) limites de indemnização existentes em caso de ser apurada uma responsabilidade do transportador e iii) definição dos prazos para o usuário efectuar reclamações por danos ou faltas de mercadorias e interpor acções decorrentes desses fatos.<sup>35</sup>

Internamente, os requisitos do conhecimento de carga estão dispostos no artigo 504º do já referido CMCV. Relativamente ao modo de transmissão do conhecimento de carga, e tal como disposto no artigo 506º do CMCV, estes podem ser nominativo ou à ordem, do portador.

---

<sup>34</sup> MARTINS, 2005, pp. 266.

<sup>35</sup> VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. A responsabilidade do transportador e a legislação aplicável ao transporte marítimo. Disponível em: <http://www.guiadelogistica.com.Br/ARTIGO170.htm>. Acesso em 21Junho 2014.

## **D. OS INCOTERMS**

Os contratos comerciais internacionais são frequentemente confrontados com problemas de determinação específicos de regulação jurídica das suas relações e com as dificuldades suscitadas pelas divergências entre os sistemas jurídicos nacionais em presença.

Na tentativa de resolver tais problemas, as partes contratuais têm recorrido a uma extensa auto-regulação negocial, o que nem sempre é compatível com celeridade e relativa informalidade que caracteriza determinados tipos de transacções internacionais.

Para fazer face tais situações, vários são os esforços desenvolvidos no sentido de unificar internacionalmente o Direito aplicável aos contratos comerciais internacionais.

Assim, em 1920, no primeiro Congresso de Paris, a Câmara Internacional do Comércio-CCI, iniciou os estudos para a elaboração de um regulamento específico para ser utilizado universalmente no comércio internacional, em especial no âmbito do contrato de transporte marítimo internacional.

No ano de 1928, foi publicado um trabalho intitulado de Commercial Terms, porém, sem grandes repercursões, pelo que em 1936, elaborou-se um novo regulamento, com maior precisão e abrangência que o anterior, denominado de INCOTERMS –International Commercial Terms (termos internacionais do comércio).

Após a primeira publicação em 1936, foram publicadas versões sucessivamente mais aperfeiçoadas em 1953, 1980, 1990, 2000 E 2010. Como se vê, a tendência é a de uma revisão de dez em dez anos.

Conforme aduz CRETELLA, designa-se de INCOTERMS um conjunto de definições comerciais ou cláusulas-padrão empregadas, principalmente, em contratos comerciais internacionais, cuja finalidade é definir de modo preciso as obrigações dos contratantes nessas transacções.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> CRETELLA NETO, José. Contratos Internacionais do Comércio.

Importante sublinhar que a força vinculativa dos INCOTERMS provém sempre da sua inclusão em contratos, ou seja, estas regras de interpretação e integração só são aplicadas quando as partes assim acordarem, pois os INCOTERMS, não possuem carácter de força normativa ou legal.

Todavia, dada as várias versões dos INCOTERMS as partes devem sempre referir a versão que têm em conta, normalmente a versão mais recente. Esta referência pode ser feita pelo simples aditamento do ano da versão relevante, por exemplo, “FOB INCOTERMS 2010”.

O propósito do INCOTERMS, de acordo com as Nações Unidas -UN/CEFACT<sup>37</sup> é oferecer um conjunto de regras internacionais para a interpretação dos termos de comércio mais usados no comércio internacional. Assim, são diminuídas as diferenças das interpretações dos termos em diferentes países.

Tal como refere Luís Pinheiro, “uma parte das regras de interpretação e integração dos INCOTERMS constitui, pelo menos, usos da venda internacional que formam o conteúdo característico de tipos do tráfico negocial. A outra parte das regras dos INCOTERMS refere-se a cláusulas menos usuais ou, apesar de se reportar a cláusulas tradicionais, constitui um domínio periférico com carácter inovador ou que não corresponde a práticas reiteradas dos operadores do comércio internacional.”<sup>38</sup>

Os INCOTERMS subdividem-se em quatro grupos fundamentais segundo uma ordem crescente das obrigações do vendedor: E, F, C, D, que dizem respeito “da saída”, “sem pagamento do transporte principal”, “com pagamento do transporte principal” e “da chegada”.

Existe uma diferença básica entre os termos do grupo D, em que o vendedor tem de entregar a mercadoria no país de destino, e os demais termos em que o vendedor cumpre a obrigação de entrega no país em que está estabelecido.

---

<sup>37</sup> United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business.

<sup>38</sup> PINHEIRO, Luís de Lima - Incoterms - Introdução e traços fundamentais, estudo elaborado com vista ao Livro de Homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita.

Os termos FAS, FOB, CFR, CIF, DES e DEQ, são os utilizados exclusivamente no transporte marítimo de mercadorias. Cumpre dizer que internacionalmente os termos mais utilizados são o FOB e o CIF.

- **FOB – FREE ON BOARD – Franco a Bordo**

O vendedor FOB é obrigado a colocar a mercadoria dentro do navio, só correndo por conta do comprador as operações subsequentes, tais como a estiva. Não raramente as partes estipulam que a estiva ou a estiva e o nivelamento correm por conta do vendedor, designadamente por meio das estipulações.<sup>39</sup>

São frequentes variações da venda FOB pelas quais cabe ao vendedor a celebração do contrato de transporte por conta do comprador ou, até, por conta própria. Neste segundo caso, a venda FOB assume uma feição específica, que só se distingue da venda CIF por ser o comprador a suportar os custos do transporte.<sup>40</sup> Isto pode relacionar-se com o pagamento do preço contra entrega de documentos ao banco indicado pelo comprador, que caracteriza a “venda FOB documentaria”.

Mas esta prática também se verifica quando o transporte é contratado pelo comprador, ou por conta do comprador. Na “venda FOB documentaria”, à semelhança do que se verifica na venda CIF, o vendedor obriga-se a fornecer um conhecimento de carga.

No termo FOB o vendedor obriga-se a entregar a mercadoria ao transportador principal e, por isso, tem de realizar por sua conta e risco o pré-transporte da mercadoria até ao lugar fixado para a entrega ao transportador principal.

---

<sup>39</sup>JAN RAMBERG — ICC Guide to Incoterms 2000, Paris, 1999.

**CIF – COST, INSURANCE AND FREIGHT - Custo, Seguro e Frete**

Nas vendas CIF o vendedor obriga-se a pagar os custos inerentes ao transporte da mercadoria e a segurar a mercadoria com o mínimo de cobertura, por forma a permitir que o comprador, ou qualquer pessoa interessada no seguro da mercadoria, possa apresentar uma reclamação directamente ao segurador.

Nos principais tráfegos há usos sobre o tipo de cobertura que o vendedor deve obter. Não obstante, como estes usos podem ter um âmbito local ou regional e se podem suscitar difíceis problemas de interpretação ou integração do contrato, é aconselhável que as partes estipulem o tipo de cobertura.<sup>41</sup>

No termo CIF, como no termo FOB, a mercadoria deve ser entregue ao transportador a bordo do navio. As vendas CIF são normalmente vendas sobre documentos, em que o vendedor tem a obrigação de entregar ao transportador um documento representativo da mercadoria (que é, no caso da venda marítima, o conhecimento de carga). As partes podem, no entanto, estipular que é suficiente a entrega de um documento de transporte não negociável.

Nas vendas CIF a entrega da mercadoria realiza-se em duas fases, por meio de dois actos distintos. Primeiro, o vendedor entrega a mercadoria ao transportador. Segundo, a posse da mercadoria é transmitida pelo vendedor ao comprador mediante a entrega do documento representativo da mercadoria.

À semelhança do que se verifica com a venda FOB, o risco do preço passa, nas vendas CIF, no momento em que a mercadoria transpõe a amurada do navio no porto de embarque.

A venda CIF poderá ter por objecto mercadorias que se encontram em curso de transporte marítimo, como sucede frequentemente nas transacções em bolsa de mercadorias. Neste caso é habitual que se adicione a palavra “afloat” [embarcado] ao termo comercial.



Suscita-se então a questão de saber se o comprador assume retroactivamente o risco desde o embarque da mercadoria ou se o risco só passa com a celebração do contrato de venda. É um ponto que as partes deverão esclarecer no contrato; na sua omissão suscita--e um problema de interpretação ou integração do contrato que terá de ser resolvido segundo os critérios fixados pela lex contractus (lei da celebração do contrato).

### **E. Convenções Internacionais Sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias e sua Aplicação em Cabo Verde**

Conforme aduz o Professor Menezes Cordeiro a globalização dos transportes e as necessidades daí decorrentes, cada vez menos limitadas às fronteiras de cada Estado nacional, levaram a uma proliferação de convenções internacionais, não podendo os diversos contratos de transporte deixar de se confrontar com essas fontes.<sup>42</sup>

Assim, os Estados celebram entre si acordos, que se designam, sem diferenciação nítida, por convenções internacionais ou tratados internacionais. Na sua obra, Contratos Internacionais do Comércio, José CRETELLA., conceitua as convenções como sendo:

*[...] acordos formais negociados entre representantes de dois ou mais Estados, sujeitos de direito internacional público, que ganha força obrigacional internacional de aplicação, quando ratificado e confirmado por cada Estado, de acordo com a legislação interna de cada um.*<sup>43</sup>

As convenções internacionais constituem importante fonte do Direito Internacional Privado, pois, quando ratificadas pelos Estados, cumprem função de lei dentro do sistema jurídico, visando gerar obrigações no universo jurídico dos Estados que o ratificam.

No que concerne a ratificação, Dolinger escreve que:

---

<sup>42</sup> CORDEIRO, António Menezes - Introdução ao Direito dos Transportes. Revista da Ordem dos Advogados. Ano 2008, Ano 68 .Vol I – Jan. <http://www.oa.pt/publicacoes/revista/default.aspx> acesso em 15 Junho de 2014.

<sup>43</sup> CRETELLA, José , Contratos Internacionais do Comércio,pp.150.

*As convenções de Direito Internacional privado, como acontece com os tratados e as convenções em geral, levam anos em seu processo de discussão, formulação, aprovação e ratificação, sendo que parte considerável das que foram elaboradas após a Segunda Guerra Mundial ainda não entrou em vigor, tanto no continente europeu como no latino-americano por falta do número mínimo de ratificações.*<sup>44</sup>

E ressalva:

*“No entanto, a assinatura de um diploma legal internacional pelos delegados dos países participantes de uma Conferência internacional ocorre após demorados estudos e negociações entre os Estados interessados. A falta de ratificação pelos órgãos competentes de cada Estado, via de regra, o seu Poder Legislativo, decorrer muitas vezes de problemas internos que não reflectem discordância dos especialistas com o texto do acordo. Daí a importância que deve ser atribuída às convenções assinadas, mesmo não promulgadas pelos governos e mais ainda àquelas que já promulgadas, ainda não entraram em vigor por falta de quorum dos países ractificadores.”*

Conforme observa Strenger, o tratado ou convenção internacional somente entra em vigor após a sua ratificação, incorporando-se, então ao sistema jurídico nacional. Vale, porém, ressaltar que não basta ser assinado pelos representantes dos Estados para que esta seja valido, **deve ser ratificado**.

Na sua obra, Contratos Internacionais de Comércio, CRETELLA cita, as principais convenções internacionais relativas a regulação do transporte marítimo internacional de carga<sup>45</sup>, quais sejam:

- Convenção Internacional para Aplicação de Regras em Matéria de Conhecimentos de Embarque. Concluída em Bruxelas, em 25.02.1924 (Regras de Haia), revisadas por meio de Protocolos, em 23.02.1968 e 21.12.1979, para aplicação das normas em matéria de

---

<sup>44</sup> DOLINGER, Jacob. Direito Internacional Privado. pp. 71.

<sup>45</sup> CRETELLA NETO, José. Contratos Internacionais do Comércio. pp.159.

Conhecimentos de Embarque para outras modalidades de transporte (Regras de Haya-Visby);

- Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercadorias, de 30.03.1978 (Regras de Hamburgo);

### **1. Convenção de Bruxelas de 1924 – Regras de Haia e Haia Visby**

A Convenção de Bruxelas, ou Convenção Internacional para a Unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga, também denominada das Regras de Haia (The Hague Rules)<sup>46</sup>, surgiu na sequência, de uma série de conferências sobre o direito marítimo, realizadas pelo Comité Marítimo Internacional<sup>47</sup> em Bruxelas entre 1922 e 1923, e que culminaram na assinatura Convenção em 29 de Agosto de 1924.

Inspiradas no *Harter Act*<sup>48</sup> Americano de 1893, as Regras de Haia, surgiram da necessidade de disciplinar certos aspectos do contrato de transporte titulado por um conhecimento de carga ou documento similar, e das exigências de se estabelecer um regime de responsabilidade do transportador marítimo e de todos os intervenientes no transporte marítimo internacional.

A Convenção de Bruxelas foi objecto de dois protocolos de revisão, sendo o primeiro assinado em 1968, originando assim as chamadas Regras de Haia-Visby, e o segundo, em 1979, denominado de DES. O protocolo DES

---

<sup>46</sup> DIAS, Steve Beloni Corrêa Dielle. Obrigação e responsabilidade nos contratos internacionais de fretamentos e sua aplicação no direito brasileiro. 2007. 141f. Dissertação (Mestrado em Direito. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2007).

<sup>47</sup> Comité Marítimo Internacional (CMI) foi fundado na Bélgica, em 1897, com o escopo de buscar a uniformização das regras na legislação comercial marítima. Disponível em [www.cmi.org](http://www.cmi.org), acesso em 20.março.2011. Importante ainda ressaltar a existência da Organização Marítima Internacional - International Maritime Organization (IMO), agência da Organização das Nações Unidas, que também trabalha no sentido da unificação das regras do transporte marítimo, desenvolvendo normas internacionais relacionadas ao tema. Disponível em [www.imo.org](http://www.imo.org), acesso em 20 Março.2014.

<sup>48</sup> The Harter Act was designed to protect American shipping companies from liability involving damaged or lost cargo. English companies were allowed to add clauses to the bills of lading that protected them from responsibility in certain events if goods were damaged. The Harter act was designed to give the same protection to American shippers. It only applies to domestic shipping. - The Michigan Law Review Association - <http://www.jstor.org/stable/1274905>- acesso 05 Abril 2014.

incorporou os direitos especiais de saque do FMI - Fundo Monetário Internacional ao cálculo das indemnizações a serem realizadas pelo transportador marítimo.

Todavia, é de referir que as alterações introduzidas pelos referidos tratados mantêm a forma, a estrutura e os princípios basilares da Convenção de 1924. A Convenção de Bruxelas e as regras de Haia-Visby regulam a responsabilidade, obrigações, direitos e isenções do transportador nos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias.

Prevêem 17 causas que isentam o transportador de culpa, entre elas: falta náutica, incêndio, perigos do mar, actos de guerra, culpa do embarcador; greves, desvios de rota para salvamento, vício próprio da mercadoria, embalagem inadequada e outras que não decorram de culpa do transportador ou seus agentes.<sup>49</sup> Ademais, estas regras não contemplam a responsabilidade por atraso na entrega das mercadorias e por cargas carregadas no convés.

Estatui o artigo 2º da Convenção que:

*[...] “O armador, em todos os contratos de transporte de mercadorias por mar, ficará, quanto ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descarga dessas mercadorias, sujeito às responsabilidades e obrigações, e gozará dos direitos e isenções...”*

Necessário se faz ressaltar que a Convenção não regula o contrato de transporte sob conhecimento de carga no seu todo, pois limita-se a estabelecer o mínimo das obrigações do transportador, o máximo das suas exonerações, o limite da indemnização por avarias de carga e os procedimentos a observar no caso de reclamações por avarias de carga.

Ora, as obrigações do transportador constituem o elemento essencial da referida Convenção, a sua razão de ser, aquilo que lhe deu origem. E, porque se trata de preceitos com carácter imperativo, os armadores não se podem pôr a coberto de tais obrigações por meio das tradicionais cláusulas de

---

<sup>49</sup>Convenção de Bruxelas de 1924, disponível em [www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html](http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html), acesso 25 Junho de 2014.

exoneração. Tais cláusulas de exoneração estão expressamente vedadas pela Convenção ao estatuir no nº8 do artigo 3º que:

*“Será nula, de nenhum efeito e como se nunca tivesse existido, toda a cláusula, convenção ou acordo num contrato de transporte exonerando o armador ou o navio da responsabilidade por perda ou dano concernente a mercadorias provenientes de negligência, culpa ou omissão dos deveres ou obrigações preceituados no artigo, ou atenuando essa responsabilidade por modo diverso do preceituado na Convenção.”*

Entretanto, a própria Convenção prevê no nº2 do artigo 4º, uma série de exonerações que, por tal facto, podem ser consideradas como legais. De destacar que as regras de Haia e Haia-Visby prevêm que o transportador estará exonerado da responsabilidade se as mercadorias foram danificadas em consequência da inavegabilidade do navio, quando o transportador actua com diligência razoável exigida para colocá-lo em estado de navegabilidade, antes e no começo do itinerário marítimo.

Tal como ficou estabelecido no art. 4º, parágrafo I da Convenção de Bruxelas de 1924, o transportador e o navio não serão responsáveis se provarem que tenham exercido um cuidado razoável para colocá-lo em estado de navegabilidade, armá-lo, equipá-lo a aprovisioná-lo convenientemente, nos seus porões, câmaras frigoríficas ou qualquer outro espaço utilizado no transporte de mercadorias em condições apropriadas para recebê-las, conservá-las e transportá-las, cumprindo, fielmente, o seu papel.

Saliente-se que, cada vez que o transportador invocar qualquer das causas de exoneração dispostas no artigo atrás referido, será a ele que competirá provar que elas de facto se verificaram, não bastando a sua mera invocação. Caso não consiga produzir tal prova, responderá pelos danos causados às mercadorias como se nada tivesse acontecido, ou seja, o ónus da prova recai sobre o armador.

No que concerne à aplicação desta Convenção importa atender ao teor do disposto no artigo 10.º

*“As disposições da presente Convenção aplicar-se-ão a todo o conhecimento criado num dos Estados contratantes”.*

A aplicabilidade da Convenção de 1924 foi largamente controvertida, designadamente em Inglaterra e na Itália. Nestes países entendeu-se inicialmente que a aplicabilidade da Convenção dependia não só do pressuposto estabelecido no art. 10.º, mas também da lei designada pelo Direito de Conflitos geral.

Uma outra controvérsia se gerou quanto à aplicabilidade da Convenção aos transportes marítimos internos. A letra do art. 10.º abrange os transportes marítimos internos. No mesmo sentido aponta a previsão, no Protocolo de assinatura, de uma reserva em relação à cabotagem nacional. Não obstante, prevaleceu o entendimento segundo o qual a convenção unifica matéria respeitante ao contrato de transporte internacional, não contendo uma regulamentação uniforme também aplicável aos transportes internos.<sup>50</sup> Esse entendimento foi adoptado designadamente pela jurisprudência francesa, a qual não terá, porém, fixado um critério unívoco de internacionalidade, dizendo-se a este propósito que o elemento internacional era determinado.

Cabo Verde é signatário da Convenção de Bruxelas de 1924.<sup>51</sup> Actualmente, as questões ligadas a matéria da responsabilidade do civil do transportador marítimo, são regulados pela referida convenção, e subsidiariamente pelo Código Marítimo Cabo-Verdiano, conforme disposto no artigo 6º do CMCV:

*“O código Marítimo Cabo-Verdiano é de aplicação subsidiária em relação as matérias reguladas nas Convenções Internacionais vigentes em Cabo Verde.”*

Ainda sobre esta matéria estatui o artigo 7º do CMCV que: *“Na interpretação*

---

<sup>50</sup>Cf. René RODIÈRE — *Traité général de droit maritime*, vol. II — 1968, Paris, 376 e segs.; LEFEBVRE D'OVIDIO/PESCATORE/TULLIO (n. 7) 482 e 546. No mesmo sentido MÁRIO RAPOSO — “Sobre o contrato de transporte de mercadorias por mar”, *BMJ* 376 (1988) 5-62, 7 Cp., porém as modulações da doutrina de RIPERT, referida em RODIÈRE, op. cit., 376. No sentido da exclusão dos transportes internos também Sérgio CARBONE — “L'ambito di applicazione della normativa uniforme nella nuova disciplina del trasporto marittimo internazionale del Protocollo di Visby”, in *Studi Mario Giuliano*, 255-280, 1989.

<sup>51</sup> A relação de países signatários da Convenção de Bruxelas está disponível em: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>, acesso em 27 Junho de 2014.

*das normas das Convenções Marítimas Internacionais vigentes em Cabo Verde, e na interpretação das disposições do referido código referentes as matérias reguladas por Convenções Marítimas Internacionais, não vigentes em Cabo verde, deve-se procurar alcançarem a uniformidade internacional.”*

A Convenção de Bruxelas fixou o limite da indemnização no valor de £100,00, devido por volume ou unidade perdida ou deteriorada, o que ocasionou segundo alguns autores a desvalorização sofrida pelo valor então fixado que foi corroído pela inflação.

Mas com alterações introduzidas pelo Protocolo de 1968 alargou-se a esfera espacial de aplicação do regime convencional, e aumentou-se o limite da indemnização e a extensão deste limite e das excepções do transportador aos seus auxiliares de cumprimento. O valor nominal de £100,00 foi substituído por uma noção de valor em unidades de ouro – o franco/ouro. Porém, o Protocolo de DES substituiu o franco/ouro como unidade de valor, desta vez incorporando os direitos especiais de saque do FMI.

## **2. Convenção de Hamburgo de 1978**

As regras de Haia e as suas posteriores modificações, não alcançaram a comunidade internacional, visto que estas previligiavam claramente os interesses dos transportadores marítimos.

Assim, com o intuito de amenizar a situação de privilégio que os transportadores marítimos mantinham sob égide das regras de Haia-Visby, a Conferência das Nações Unidas sobre o transporte por mar adoptou, em 1978, a Convenção de Hamburgo, que entrou em vigor em 01 de Novembro de 1992.<sup>52</sup>

Conforme escreve, Dias *“As modificações nas Regras da Haia introduzidas pelo protocolo de Bruxelas em 1968 não ganharam aprovação internacional.*

---

<sup>52</sup> A relação de países signatários da Convenção de Bruxelas está disponível em: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>, acesso em 20 Junho 2014. Cabo Verde ainda não aderiu a esta Convenção.



*Existia uma vontade recíproca para a unificação das regras reguladoras do transporte internacional e sua responsabilidade. Também existia uma intensa vontade de vários países comerciantes de aumentar a responsabilidade dos transportadores e da criação de um código que tratasse de todas as relações que envolviam o transporte de bens. Esse movimento culminou na produção de uma Convenção que foi adotada em uma conferência internacional patrocinada e organizada pelas Nações Unidas em Hamburgo, em 1978.*<sup>53</sup>

A Convenção de Hamburgo representa uma ruptura quer no plano dos princípios quer no que toca ao carácter sistemático da regulação face à Convenção de Bruxelas. Um dos propósitos da Convenção de Hamburgo era substituir a Convenção de Bruxelas, enquanto norma reguladora do transporte marítimo a nível mundial, tanto que nos termos do art. 31.º a ratificação da Convenção de Hamburgo obriga à denúncia da Convenção de Bruxelas.

Todavia, o diminuto número de países que a acolheram e a fraca tradição marítima destes, fez com que esta imposição não tivesse êxito, e actualmente os dois regimes coexistem.

As regras de Hamburgo, segundo uma nota explicativa da Secretaria da UNCITRAL<sup>54</sup> – Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional (*United Nations Commission on International Trade Law*)<sup>55</sup>:

*“Estabelecem um regime jurídico uniforme que regula os direitos e obrigações dos carregadores, transportadores e consignatários em virtude de um contrato de transporte marítimo. Seu ponto central é a responsabilidade de um transportador pela perda e danos das mercadorias e o atraso na entrega. Também tratam da responsabilidade do carregador pelas perdas sofridas pelo transportador e pelo dano*

---

<sup>53</sup> DIAS, Steve Beloni Corrêa Dielle. Obrigação e responsabilidade nos contratos internacionais de fretamentos e sua aplicação no direito brasileiro, pp.43.

<sup>54</sup> “A UNCITRAL é o núcleo jurídico das Nações Unidas no campo do direito do comércio internacional. Um corpo jurídico com membros de todo o mundo, especializada na reforma da legislação comercial em todo o mundo há mais de 40 anos. Os negócios da UNCITRAL são a modernização e harmonização das regras relativas aos negócios internacionais”.

Disponível em [http://www.uncitral.org/uncitral/en/about\\_us.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/about_us.html), acesso em 02 de Maio de 2014.

<sup>55</sup> De acordo com informações dispostas no próprio texto das Regras de Hamburgo, publicadas pela UNCITRAL, as notas preparadas pelo Secretariado têm apenas propósitos informativos, não sendo comentário oficial dentro da Convenção.



*sofrido pelo navio, bem como de certas responsabilidades do carregador com respeito às mercadorias perigosas. Outras disposições das Regras de Hamburgo se referem aos documentos de transporte emitidos pelo transportador, incluindo os conhecimentos de embarque e os documentos de transporte não negociáveis, bem como às reclamações e acções em virtude da Convenção.”*

O escopo desta Convenção é mais amplo, pois não regula apenas certos aspectos relativos ao conhecimento de carga e à responsabilidade do transportador por avarias de carga, mas sim procura a unificação do regime do transporte marítimo internacional de mercadorias.

Nos termos dos artigos 1º e 2º da Convenção, as regras de Hamburgo são aplicadas em todos os contratos de transporte de mercadorias por mar, independentemente da emissão de um conhecimento de carga ou de outro documento.

Porém, é de ressaltar que a Convenção é categórica ao determinar a sua aplicabilidade exclusiva aos contratos de transporte marítimo, estando excluído o contrato de transporte formalizado por carta-partida, sem prejuízo, claro da aplicação da Convenção nas relações com terceiros que sejam titulares de conhecimentos emitidos em execução da carta-partida (art. 2.º/3).<sup>56</sup>

De acordo com o disposto no artigo 2º da Convenção, esta pode ser aplicada pelos órgãos de administração da justiça de um Estado contratante sempre que o porto de carga ou o porto de descarga previstos no contrato, ou o lugar de emissão do documento de transporte se situem no território de um Estado contratante (domínio imperativo de aplicação).

Ainda a luz do mesmo artigo, as partes têm a possibilidade de estipular a aplicação da Convenção, vontade que deverá estar expressa no documento de transporte (domínio facultativo de aplicação). Assim, à semelhança do

---

<sup>56</sup> Disponível em [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg\\_rules\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf), acesso em 02 de Maio de 2014.

Protocolo de 1968, a cláusula Paramount constitui um fundamento autónomo de aplicação do regime convencional.<sup>57</sup>

A Convenção está organizada em cinco partes como sejam a “responsabilidade do transportador”, “responsabilidade do carregador”, “documentos de transporte”, “reclamações e acções” e “preceitos suplementares”.<sup>58</sup>

As regras de Hamburgo assentam num princípio geral de presunção de culpa por parte do transportador pelos prejuízos decorrentes da perda, avaria ou a ausência de falta ou negligência da sua parte, e dos seus representantes ou empregados, e que foram tomadas todas as medidas que lhe podiam, razoavelmente, ser exigidas, com vista a evitar a perda ou avaria em causa, bem como as suas consequências<sup>59</sup>. (art. 5.º/1)

As duas excepções previstas são o incêndio, situação em que o transportador será responsável pelos prejuízos, se a parte contrária provar que o incêndio resultou da falta ou negligência do transportador, seus representantes ou empregados, e as avarias, perdas ou atrasos provenientes de acções ou medidas tomadas com vista ao salvamento de vidas humanas ou bens no mar.<sup>60</sup> (artigo 5º nº1)

Nos termos do artigo 4º, o período de responsabilidade do transportador é mais amplo, pois inicia-se com a entrega da mercadoria à sua guarda no porto de carga e termina com a entrega desta no porto de desembarque ao destinatário ou autoridades competentes de acordo com as leis aplicáveis neste porto.

Inevitavelmente, o aumento dos riscos imputados ao transportador, levará ao incremento dos prémios de seguro por si pagos, o que poderá ter repercussões negativas em termos económicos para o transportador e mormente para os agentes económicos, que indirectamente suportarão estes custos.

O limite máximo de indemnização é semelhante ao estabelecido pelo Protocolo de 1979. A limitação de responsabilidade do transportador, é calculada em

---

<sup>58</sup> [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg\\_rules\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf), acesso em 02 de Maio de 2014.

<sup>59</sup> IDEM

<sup>60</sup> IDEM

função do número de volumes ou outras unidades de carga mencionadas no Conhecimento, ou ainda em função do peso bruto da mercadoria, sendo adaptado o método através do qual se obtém o valor mais elevado, isto é, aquele que é mais favorável ao reclamante.

A Convenção inclui no âmbito de aplicação o transporte de animais vivos, bem como o transporte de carga no convés, duas matérias que como já se referiu, foram excluídas expressamente, pela Convenção de Bruxelas.

Quanto a competência internacional em matéria regida pela Convenção, diz o número 1 do artigo 21º que as acções contra o transportador podem ser propostas em diversos foros situados em estados contratantes desde que se verificar que a localização dentro do respectivo território do estabelecimento principal do réu ou, se o não tiver, da sua residência habitual, o lugar onde o contrato foi celebrado, desde que o réu aí tenha um estabelecimento, uma sucursal ou uma agência por intermédio do qual o negócio foi celebrado, ou o porto de carregamento ou o porto de descarga.<sup>61</sup>

Em relação a cláusula de arbitragem cabe destacar, que nos termos do artigo 22º, esta não obsta à possibilidade de escolha entre os vários foros concedida ao autor. Facto, que de acordo com vários autores, limita a autonomia privada no domínio dos transportes marítimos, sobretudo no que respeita a venda internacional.<sup>62</sup>

O n.º 1 deste artigo determina que as partes podem estipular por escrito que um litígio emergente de um transporte de mercadorias abrangido pela Convenção seja submetido a arbitragem desde que sejam respeitadas as disposições contidas nos números seguintes. De entre estas cabe salientar a obrigatoriedade de o processo arbitral ser instaurado num dos foros enumerados na Convenção (que são os foros competentes para a acção judicial nos termos do art. 21.º/1), à escolha do autor (n.º 3) e o dever de os árbitros aplicarem as regras da Convenção (n.º 4).

---

<sup>61</sup> [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg\\_rules\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf), acesso em 02 de Maio de 2014.

<sup>62</sup> IDEM.

### 3. Convenção de Rotterdam de 2006

Com a finalidade de modernizar e uniformizar as duas Convenções Marítimas anteriormente referidas, e os regimes jurídicos existentes em matéria do transporte marítimo, Assembleia Geral das Nações Unidas, aprovou em Dezembro de 2008 a Convenção de Rotterdam.<sup>63</sup> (“*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*”).

Ao contrário das convenções de Bruxelas e Hamburgo, as Regras de Rotterdam têm um texto muito mais extenso, composto de 96 artigos, os quais trazem uma série de novos conceitos. De entre os vários aspectos que a difere das outras Convenções já mencionadas, destaca-se pela sua importância o facto de esta Convenção não aplicar-se exclusivamente ao transporte por via marítima.

Nos termos do artigo 1º a referida Convenção contratos de transportes são

*“Todos os contratos pelos quais o transportador se obriga, mediante o pagamento do frete, a transportar mercadorias de um lugar ao outro. Este contrato deverá prever o transporte marítimo e também poderá prever outros modais em adição a este”*<sup>64</sup>

No que respeita a incidência da Convenção, reza o artigo 5º, que aplicar-se-ão as Regras de Rotterdam a todo o contrato de transporte, cujo local da recepção da carga, e local da entrega estejam situados em Estados diferentes, e quando o porto de carga de um transporte marítimo, e o porto de descarga deste mesmo transporte estejam em Estados diferentes e ainda se de acordo com o contrato o local de recebimento, de carregamento, ou da entrada e descarga da mercadoria se situarem no Estado contratante.

Ao abrigo do artigo 66º desta Convenção, as partes contratantes podem fixar no contrato de transporte o tribunal competente para dirimir os litígios. Contudo,

---

<sup>63</sup> Disponível em “<http://www.rotterdamrules.com/en/press-and-publications/>”, acesso em 03 Maio de 2014.

<sup>64</sup> IDEM.

caso isto não aconteça, a Convenção prevê alternativas para o demandante que queira intentar uma acção judicial contra o transportador.

Pode, então o transportador escolher o tribunal competente da jurisdição onde se situe um dos lugares que se seguem:

- O domicílio do transportador;
- O local de recepção e/ou de entrega da mercadoria combinado no contrato de transporte;
- O porto onde as mercadorias são carregadas e/ou descarregadas do navio.

Assim, podem o transportador e o remetente designarem de comum acordo um ou outros tribunais competentes para dirimir questões resultantes do contrato. No entanto, esta opção de eleição de foro só será exclusiva se o contrato for contrato de volume (*volume contract*) que preencha os demais requisitos exigidos pela convenção conforme o artigo 67º.<sup>65</sup>

A arbitragem é abordada na Convenção através do capítulo 15. Importante realçar que ao abrigo do artigo 78º só vincula a estas regras os Estados contratantes que fizerem uma declaração nesse sentido.

Conforme o disposto no número 2 do artigo 75, as acções contra o transportador podem ser intentadas não só no lugar designado pela Convenção, como também em qualquer dos foros considerados competentes para tal. Todavia, este artigo não abrange os compromissos arbitrais celebrados depois do surgimento do litígio (art. 77.º), os regimes especiais para as cláusulas de arbitragem contidas em contratos gerais de transporte (art. 75.º/3) e os contratos de transporte não realizado em linhas regulares (art. 76.º). O número 5 do artigo 5º determina que as regras limitativas contidas neste capítulo consideram-se incluídas em todas as convenções de arbitragem e prevalecem sobre todos os outros preceitos destas convenções.

---

<sup>65</sup> Disponível em “<http://www.rotterdamrules.com/en/press-and-publications/>”, acesso em 03 Maio de 2014.

## F. Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo

Conforme ensinam Paulo Fernandes e Walter de Sá Leitão, na obra *Responsabilidades no Transporte Marítimo*:

*“A responsabilidade civil alcança as obrigações que os indivíduos têm uns para com os outros, ainda que uma das partes se faça presente de modo colectivo ou difuso. Quando ocorre a violação de uma destas obrigações, o infractor da obrigação deve ressarcir à parte lesada o prejuízo causado, sendo típico nesta esfera o ressarcimento pecuniário.”<sup>66</sup>*

Assim, a responsabilidade civil é a obrigação de reparar um dano, seja por culpa ou por uma circunstância legal que a justifique, como a culpa presumida, ou por uma circunstância meramente objectiva.

O princípio que sustenta a responsabilidade civil contemporânea é o da *restitutio in integrum*, isto é, da reposição do prejudicado ao *status quo ante*. Neste sentido, a responsabilidade civil possui dupla função na esfera jurídica do prejudicado: a de manter a segurança jurídica em relação ao lesado e a sanção civil de natureza compensatória.

Para Rui Stoco, *in* Responsabilidade Civil e sua interpretação jurisprudencial, a responsabilidade dos transportadores diz-se, de um lado, contratual, pois no tipo de contrato firmado existe a expressa determinação volitiva bilateral de condução, em segurança e até o local acordado, das substâncias contratadas.

<sup>67</sup>

E, tratando-se deste tipo de responsabilidade, qual seja, a contratual, decorre a obrigação de resultado, o qual é o transporte seguro e entrega da mercadoria, sob pena do transportador responder pelas penas contratualmente acordadas.

Tal como mencionado o contrato de transporte é um negócio bilateral, e como tal gera obrigações para todas as partes envolvidas. O transportador assume

---

<sup>66</sup> FERNANDES, Paulo e LEITÃO Walter de Sá, *Responsabilidades no Transporte Marítimo*, São Paulo, Aduaneiras sem Fronteiras, 2010.

<sup>67</sup> STOCO, Rui, *Responsabilidade Civil e sua Interpretação Jurisprudencial*, 4ª Edição.

obrigação de resultado convencionado, qual seja, a de entregar a mercadoria confiada no para transporte nas mesmas condições em que as recebeu no local do destino, assumindo também e elementarmente o dever de guarda e custódia das mercadorias transportadas.

A responsabilidade do transportador começa portanto, no momento em que este ou os seus prepostos, recebem a mercadoria e termina quando esta é entregue ao destinatário.

A responsabilidade do transportador, hoje esta prevista na lei, mas como já referenciado, assim não o era há algum tempo atrás. O transportador em determinadas situações chegava a exonerar-se por completo a sua responsabilidade pelos danos causados às mercadorias transportadas.

Pelo facto surgiram várias convenções e tratados que estabeleceram um grau minimo de responsabilidade do transportador, nomeadamente o Harter Act Americano, a Convenção de Bruxelas de 1924, as regras de Hamburgo de 1978 e as Regras de Rotterdam de 2006, tal como constatado no numero anterior do presente estudo.

A responsabilidade civil do transportador marítimo é regida pela teoria objetiva imprópria. A teoria objetiva imprópria é aquela em que a culpa do transportador, havendo inadimplemento do contrato de transporte, é sempre presumida.

Nos termos do artigo 493º do CMCV, esta presunção legal de culpa origina da condição de devedor da obrigação imediata do contrato de transporte, isto é, "transportar de um lugar para outro a mercadoria confiada".

Determina o numero 1 do artigo 520º do mesmo diploma que o transportador só conseguirá eximir-se dessa presunção legal de culpa provando a existência, de alguma das causas excludentes de responsabilidade previstas pelo ordenamento jurídico Cabo-Verdeano, nomeadamente as perdas e danos

resultantes de factos não imputáveis a ele como sejam casos fortuitos ou força maior.<sup>68</sup>

Todavia, ao invocar qualquer umas das causas de exoneração, o transportador terá produzir prova sobre a existência desta, ou seja, o ónus de prova recai sobre o transportador.

Todas as obrigações do transportador marítimo se reconduzem ao dever de entregar no porto de destino as mercadorias transportadas no mesmo estado em que as recebeu no porto de embarque. Se porventura, à descarga, essas mercadorias se apresentarem com faltas ou avarias imputáveis ao transportador, é evidente que este não deu cabal desempenho a obrigação assumida, pelo que terá que responder objetivamente por falta contratual, concedendo aos legítimos interessados as indemnizações por perdas e danos correspondentes aos prejuízos causados.

Como referido, a descrição da mercadoria, na altura do embarque, consta do respectivo conhecimento de carga. Se a mercadoria se encontrar em perfeitas condições, o conhecimento é emitido limpo, constituindo tal emissão presunção do seu bom e perfeito estado. Por outro lado, impõe o artigo 506º do CMCV, que se a mercadoria, ao embarque já se apresentar com faltas ou avarias, tal facto deverá ser objecto de observações ou reservas transcritas nos conhecimentos de embarque.<sup>69</sup>

No caso de não ser dado ao transportador o aviso escrito da existência de perdas ou danos, dentro dos prazos estabelecidos, presume-se que as mercadorias foram entregues pelo navio nas mesmas condições em que haviam sido recebidas. No entanto trata-se de uma simples presunção que pode sempre ser destruída por prova em contrário, pelos interessados nas cargas.

Normalmente a prova do estado em que, na altura da descarga do navio, encontram as mercadorias é feita com base nas reservas que foram

---

<sup>68</sup> Decreto-Legislativo n.º 14/2010 de 15 de Novembro, que aprova o Código Marítimo Cabo Verde.

<sup>69</sup> IDEM



exoneradas pelos serviços de conferência. No entanto, pode suceder e sucede muitas vezes que, a pedido do interessado na carga ou do próprio transportador, o estado da mercadoria é verificado através de vistoria contraditória.

O transportador não responde de modo ilimitado, pelos danos e avarias causados às mercadorias.

O direito Cabo-Verdiano, o disposto no artigo 524º do CMCV, limita a responsabilidade do transportador por perdas ou danos sofridos pela mercadoria transportada, ao valor da mercadoria no porto ou local de destino, salvo se no conhecimento de carga estiver declarado o valor real, acrescido das despesas e encargos inerentes. Embora as partes poderão convencionar e aumentar este valor, não podendo contudo, reduzir o valor da indemnização devida pelo transportador a valores inferiores ao declarado no conhecimento de carga ou inferior ao valor da carga no local de destino.<sup>70</sup>

Relativamente aos atrasos na entrega da mercadoria, dispõe o artigo 526º do CMCV, que a responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega da mercadoria é limitada ao valor equivalente a duas vezes e meia o frete das mercadorias afectadas pelo atraso.<sup>71</sup>

Necessário se faz, esclarecer que as cláusulas limitativas de responsabilidade do transportador devem ser expressas no contrato e aceite pela parte que por ela se obriga, sob pena de nulidade.

Estas cláusulas não excluem a obrigação do contratado realizar o transporte das mercadorias de acordo com o previamente estabelecido no contrato.

Contudo, convém realçar que de acordo com o estatuído no artigo 527º o transportador perde o direito de limitar a sua responsabilidade se for provado que o dano ou o atraso na entrega das mercadorias se deveu a acto negligente ou intencional a ele imputável.

---

<sup>70</sup> Decreto-Legislativo n.º 14/2010 de 15 de Novembro, que aprova o Código Marítimo Cabo Verde.

<sup>71</sup> IDEM

## CAPÍTULO III

### I. DIREITO MATERIAL APLICÁVEL AOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS

Os contratos de transporte marítimo de mercadorias são de cunho essencialmente internacional. As relações que se estabelecem entre os operadores marítimos são na sua maioria, relações transnacionais, pois têm contactos com mais de um estado soberano, facto que como se fez referência anteriormente, coloca-nos assiduamente, perante um possível conflito quanto a lei que deverá reger tais relações.

Portanto, a resolução de litígios emergentes de relações transnacionais suscita frequentemente o problema da determinação da jurisdição competente (saber se é competente um tribunal arbitral ou um tribunal estadual e, neste segundo caso, qual é ou quais são as jurisdições estaduais competentes) bem como o problema da determinação do Direito material aplicável.<sup>72</sup>

Na sua obra “*Arbitragem Transnacional. A Determinação do Estatuto da Arbitragem*”, Luís de Lima Pinheiro, aduz que caso estes litígios estejam abrangidos por uma convenção de arbitragem, a determinação do Direito aplicável faz-se, em princípio, com base em critérios específicos que integram o Direito Transnacional da Arbitragem.<sup>73</sup>

Contudo, defende o mesmo autor que, na falta de convenção de arbitragem, a determinação do Direito material a aplicar é feita com base no Direito Internacional Privado geral vigente nas ordens jurídicas estaduais que tenham uma ligação significativa com o contrato, em especial as das jurisdições que sejam internacionalmente competentes para dirimir os litígios emergentes do contrato.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> PINHEIRO, Luís de Lima, *Temas de Direito Marítimo III – Pactos de Jurisdição e Convenções de Arbitragem em matéria de Transporte Marítimo de Mercadorias* pp.568.

<sup>73</sup> PINHEIRO, Luís de Lima — *Arbitragem Transnacional. A Determinação do Estatuto da Arbitragem*, Coimbra, 2005, pp. 234 e ss.

<sup>74</sup> IDEM

Como é sabido os critérios de competência legal conduzem à competência de duas ou mais jurisdições estaduais. O Direito de Conflitos em matéria de transporte marítimo só está unificado para determinados estados, e o Direito de Conflitos relevante pode depender do estado em que a acção é proposta, o que gera incertezas sobre qual o Direito material que disciplinará a situação.

A unificação do Direito material aplicável, já realizada por várias Convenções internacionais na área do transporte marítimo de mercadorias, pode atenuar este problema, mas não o elimina.

Com efeito, dados os limites quanto ao âmbito material e espacial de aplicação destas Convenções (não regulam todas as questões nem todos os transportes), a circunstância de o número de estados contratantes ser variável e, em alguns casos, muito reduzido, as divergências na interpretação e integração destas Convenções pelas jurisdições nacionais e a possibilidade de conflitos entre algumas destas Convenções, o problema da determinação do Direito material que disciplinará a situação subsiste em muitos casos.

#### **A. Regras e Elementos de Conexão Aplicáveis nos Contratos de Transporte Internacional**

A celebração de contratos cuja conexão ultrapassa as fronteiras de um ordenamento jurídico é, hoje, uma situação generalizada. Tais relações transnacionais dos operadores internacionais, e a consequente multiplicação de contratos comerciais internacionais, exigem um correlativo esforço de regulamentação, em superação do recurso às normas de conflitos de cada legislação nacional para a resolução dos problemas que suscita.

Cada Estado possui, no seu ordenamento jurídico, regras próprias, criadas expressamente para a solução de possíveis controvérsias dentro das suas fronteiras. Todavia, quando as relações extrapolam essas fronteiras, deparam-se com o problema de conflitos de leis. A resolução de litígios resultantes de conflitos deve atender aos elementos de conexão.

Por elemento de conexão entende-se o critério jurídico utilizado para delimitar a lei incidente nos casos de conflito.

Irineu Strenger define os elementos de conexão como sendo:

*“... Expressões legais de conteúdo variável, de efeito indicativo, capazes de permitir determinação do direito que deve tutelar a relação jurídica em questão.”<sup>75</sup>*

Portanto, para o referido autor os elementos de conexão conduzem ao direito aplicável, e vinculam um determinado contrato a um específico foro e a uma específica lei. Não obstante, vários são os doutrinadores que consideram a determinação e utilização dos elementos de conexão, como o problema fundamental do DIP.

Para orientar a escolha da jurisdição competente para resolver o conflito plurilocalizado não existem na comunidade internacional regras fixas e, menos ainda, uniformes. Quer isto dizer, que cada Estado pode determinar quais os elementos de conexão que considera relevantes para abrir a sua jurisdição ao julgamento de litígios plurilocalizados. Esses elementos podem ser escolhidos pela lei do Estado, mas também é frequente que se reconheça relevância à vontade das partes nesta matéria.

Como exemplos de elementos de conexão, pode-se elencar a nacionalidade, o domicílio e o local da coisa. A escolha do elemento de conexão para determinadas matérias obedece a critérios de política legislativa. Normalmente, os países em que a população é formada, na sua maioria, por emigrantes, tendem a adotar como elemento de conexão para grande parte das situações a lei da nacionalidade do indivíduo. É o caso de Cabo Verde, conforme determina o artigo 31º, do CCCV:

***“A lei pessoal é a da nacionalidade do indivíduo”.***

---

<sup>75</sup> STRENGER, Irineu. Direito Internacional Privado, São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 1991, pp. 286.

O Professor DOLINGER defende que a lei da nacionalidade, além de ser mais adequada, é estável e certa, ou seja, imutável e determinada. A intenção é tentar manter os nacionais que deixaram o país sob a protecção de sua lei nacional.<sup>76</sup>

Todavia, com a crescente mobilidade da população no mundo, muitas pessoas possuem dupla nacionalidade, ou até mais, o que poderá contribuir para que a nacionalidade como elemento de conexão, perca a relevância de outrora.

Importante frisar que, na maioria dos Países que adoptam a lei da nacionalidade, como elemento de conexão, quando uma pessoa não possui nacionalidade, isto é, quando é apátrida, ou quando tem o status jurídico refugiado, é aplicável à lei de seu domicílio, ou na falta de domicílio, a lei de sua residência.

No sistema Cabo-Verdiano de direito internacional privado, prevê o Código Civil Cabo-Verdiano, nas alíneas a) do artigo 32º, que *“a lei pessoal do apátrida é a do lugar onde ele tiver a sua residência habitual ou, sendo menor ou interdito, o seu domicílio legal.”*

Por sua vez, países em que grande parte da população é imigrante tendem a optar pela escolha da lei do domicílio. O referido autor, defende também, que a lei do domicílio é capaz de atender adequadamente aos interesses do imigrante, uma vez que o mesmo conhece melhor a legislação do país em que vive e trabalha do que a de sua pátria e não deseja ser discriminado por outras regras jurídicas dentro da sociedade na qual se integrou.

Paralelamente, busca-se tutelar os interesses de terceiros que contratam e convivem com os imigrantes, que não teriam como saber especificidades acerca da lei nacional destes. O interesse do Estado é integrar os estrangeiros que vivam em seu meio de modo definitivo.

A aplicação da lei do domicílio, além de ser capaz de facilitar esta assimilação, proporciona a coincidência entre a competência jurisdicional com a

---

<sup>76</sup> DOLINGER, Jacob, "Direito Internacional Privado (Parte Geral)", Ed. Renovar, 2ª ed., 1993.

competência legal: o juiz aplicará sua própria lei, a lei que efectivamente conhece, e não a lei estrangeira, sobre a qual haveria maior dificuldade de interpretação<sup>77</sup>.

## **B. Eleição do Foro Competente**

Em matéria de contratos internacionais, as partes contratantes, podem em regra, mediante Convenção, escolher um determinado foro para solução dos conflitos decorrentes da relação contratual.

Entende-se por eleição do foro para dirimir litígios emergentes de contrato internacional, a obrigação das partes contratantes de submeterem a certa jurisdição a solução de eventuais controvérsias em relação jurídica negociarem.

A cláusula de eleição do foro competente, revela-se de suma importância nos contratos internacionais, por ter por efeito a derrogação da competência internacional, ou seja, as partes, podem derogar a jurisdição em matéria de contratos internacionais. Nas palavras de Nádia Araújo, a eleição de foro, indica um pacto acessório, um comprometimento das partes contratantes de submeterem-se a certo órgão jurisdicional, foro, caso ocorrido litígio advindo da relação contratual estabelecida.<sup>78</sup>

No que concerne aos contratos nacionais, a escolha do foro é um assunto de competência legal que não suscita grandes problemas, pois, quando a situação não estiver claramente estipulada em cláusula contratual, a própria lei encarregará de resolver a questão.

Nos contratos de âmbito internacional, segundo a jurisprudência, desde que haja uma declaração expressa da vontade das partes (autonomia da vontade), estas podem, eleger o foro competente.

---

<sup>77</sup> DOLINGER, Jacob. Direito Internacional Privado. Parte Geral, pp. 229 e 230.

<sup>78</sup> ARAÚJO, Nádia de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade.

Nos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias a liberdade das partes para determinar o foro competente para dirimir os contratos internacionais manifesta-se, essencialmente, através das Cláusulas Paramount (Paramount Clauses), usualmente incluídas nos conhecimentos de carga, ou através das Cláusulas de Eleição de Direito (Cláusulas “Electio Jús” ou Choice of Law Clauses).

No comércio marítimo internacional de mercadorias é corrente a prática de submeter os litígios emergentes do transporte marítimo ao foro da sede do transportador, constando tal cláusula de foro e lei dos conhecimentos de carga como já referenciado.

De um modo geral, as regras aplicáveis ao transporte de mercadorias por mar, ao abrigo de conhecimento de carga, têm um carácter imperativo, sendo normalmente, balizadas pelas disposições aplicáveis, designadamente a Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924.

Actualmente, o contrato de transporte marítimo apresenta-se na esmagadora maioria dos casos, como um contrato standard (contrato de adesão), assentando sobre cláusulas contratuais gerais.

A legislação Cabo-Verdiana, atinente a esta matéria, permite a escolha do foro competente para julgar acções e dirimir as questões que se originam por força do contrato internacional, de acordo com o disposto na alínea a) do artigo 41º, do Código Civil.

*“As obrigações provenientes de negócio jurídico, assim como a própria substância dele, são reguladas pela lei que os respectivos sujeitos tiverem designado ou houverem tido em vista.”*

Todavia, a luz da alínea b) do mesmo artigo esta escolha deverá ter conexão relevante nos contratos, ou estar em conexão com algum dos elementos contrato atendíveis no domínio do direito internacional privado, para que efectivamente seja admitida, daí a necessidade de analisar o foro escolhido.

### **C. Competência Judicial Internacional**

As facilidades de deslocação de pessoas, bens e capitais potenciam o surgimento de litígios que apresentam, quer através das partes interessadas, quer através do seu próprio objecto, conexões com várias ordens jurídicas.

Quando emerge um desses litígios plurilocalizados, coloca-se o problema de determinar qual o tribunal que, no âmbito das várias ordens jurídicas envolvidas, tem competência para o dirimir. Esta selecção incumbe às regras sobre a competência internacional directa, às quais cabe determinar, em cada uma das jurisdições com as quais o litígio tem contacto, se os tribunais de alguma delas são competentes para resolver o conflito.

As regras sobre a competência internacional não são, consideradas em si mesmas, normas de competência, porque não se destinam a aferir qual o tribunal concretamente competente para apreciar o litígio, mas apenas a definir a jurisdição na qual se determinará, então com o recurso a verdadeiras regras de competência, qual o tribunal competente para essa apreciação.

Assim, os tribunais Cabo-Verdianos gozam de competência interna e internacional. A diferença entre a competência interna e a internacional consiste no seguinte: a competência interna respeita às situações que, na perspectiva da ordem jurídica Cabo-Verdiana, não possuem qualquer conexão relevante com outras ordens jurídicas; a competência internacional refere-se aos casos que apresentam uma conexão com outras ordens jurídicas.

No que respeita a competência interna Cabo-Verdiana, diz o artigo 68º do Código do Processo Civil, que o poder judicial distribui-se pelos diferentes tribunais segundo a matéria e hierarquia judiciária, o território e o valor da causa, de acordo com as leis de organização judiciária.<sup>79</sup>

---

<sup>79</sup> Decreto-Legislativo nº 7/2010 de 1 de Julho, que aprova o Código do Processo Civil em Cabo Verde, artigo 68º.



Todavia, na resolução de um contrato de âmbito interno, deve-se respeitar a vontade sempre que esta for devidamente manifestada. Conforme disposto na alínea a) do artigo 70º do CPCCV, na falta desta, é competente para resolver o contrato o tribunal do local onde a obrigação deveria ser cumprida ou no local do domicílio do réu.<sup>80</sup>

Cumpra ainda, destacar que quando a acção intentada tiver como fim apurar a responsabilidade civil baseada em facto ilícito ou fundamentada no risco, internamente, o tribunal competente é o correspondente ao lugar onde ocorreu o facto.<sup>81</sup>

A competência internacional dos tribunais Cabo-Verdianos é, assim, a competência dos tribunais da ordem jurídica Cabo-Verdiana para conhecer de situações que, apesar de possuírem, na perspectiva do ordenamento Cabo-Verdiano, uma relação com ordens jurídicas estrangeiras, apresentam igualmente uma conexão relevante com a ordem jurídica Cabo-Verdiana.

No domínio dos transportes marítimos, por força do artigo 498º do CMCV os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para o julgamento acções emergentes do contrato marítimos de mercadorias sempre que <sup>82</sup>:

- O porto de carga ou descarga se situar em território Cabo-Verdiano;
- O contrato de transporte tiver sido celebrado em Cabo Verde;
- O navio transportador arvorar a bandeira Cabo-Verdiana ou estiver registado em Cabo Verde;
- Se a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário, consignatário, consignatário ou do transportador se localizar em território Cabo-Verdiano.

---

<sup>80</sup> Decreto-Legislativo nº 7/2010 de 1 de Julho, que aprova o Código do Processo Civil em Cabo Verde, alínea a) artigo 70º.

<sup>81</sup> Decreto-Legislativo nº 7/2010 de 1 de Julho, que aprova o Código do Processo Civil em Cabo Verde, alínea b) artigo 70º.

<sup>82</sup> Decreto-Legislativo n.º 14/2010 de 15 de Novembro, que aprova o Código Marítimo Cabo Verde Artigo 498º

#### **D. Determinação da Lei Aplicável aos Contratos de Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias**

Como antes mencionado, os contratos de transporte marítimo são por excelência internacionais, e como tal, colocam assiduamente um problema de determinação da lei aplicável.

A determinação da lei aplicável é feita segundo Luís Pinheiro, com base em critérios específicos que integram o Direito Transnacional da Arbitragem, casos os litígios estejam abrangidos por uma Convenção de Arbitragem, ou na falta desta, deve-se atender ao Direito Internacional Privado geral vigente nas ordens jurídicas estaduais que tenham uma ligação significativa com o contrato, em especial as das jurisdições que sejam internacionalmente competentes para dirimir os litígios emergentes do contrato.<sup>83</sup>

Os progressos no que diz respeito a unificação internacional do direito material aplicável aos contratos de transporte marítimos de mercadorias são notáveis, todavia, existe ainda um número significativo de Estados, que não são partes dos tratados e Convenções criadas neste âmbito. Por outro lado, as divergências na interpretação e aplicação, destas Convenções e Tratados, por parte das jurisdições nacionais são uma realidade. Assim, o problema da determinação do direito aplicável, não obstante, o sucesso dos esforços de unificação jurídica em matéria dos transportes marítimos de mercadorias, subsiste em várias situações.

É comum, nos contratos internacionais as partes convencionarem a legislação aplicável aos contratos, com base no princípio da autonomia da vontade. Convém referir que a vontade das partes é amplamente aceite, na elaboração dos contratos internacionais, contudo, esta não deverá sobrepor as leis imperativas e internas em vigor no Estado de execução do contrato.

No direito Cabo-Verdiano, determina o artigo 41º do Código Civil que, “as obrigações provenientes de negócio jurídico, assim como a própria substância

---

<sup>83</sup> PINHEIRO, Luís de Lima Temas de Direito Marítimo III – Pactos de Jurisdição e Convenções de Arbitragem em matéria de Transporte Marítimo de Mercadorias pp.568

*dele, são reguladas pela lei que os respectivos sujeitos tiverem designado ou houverem tido em vista*<sup>84</sup>

Ainda de acordo com a alínea b) do mesmo artigo “*a designação ou referência das partes só pode, todavia, recair sobre lei cuja aplicabilidade corresponda a um interesse sério dos declarantes ou esteja em conexão com algum dos elementos do negócio jurídico atendíveis no domínio do direito*”<sup>85</sup>

Ora, a lei que regerá o contrato poderá estar ou não expressa no contrato. Assim, quando devidamente expressa, esta é aceite pelos ordenamentos jurídicos, desde que haja um elemento de conexão forte entre a lei e o contrato estabelecido.

Caso a escolha da lei não estiver expressa no contrato, a determinação da legislação aplicável, dependerá dos Estados envolvidos, devendo o julgador procura-los nos elementos de conexão relacionados ao contrato. Importa realçar que, estas normas do direito internacional privado, poderão revelar-se insuficientes para determinar a lei aplicável. Assim sendo, cabe ao juiz deduzir qual teria sido a vontade das partes e aplicar a lei que no seu entender estas teriam escolhido para reger o contrato.

Em Cabo Verde, na falta de determinação da lei competente, atende-se, nos negócios jurídicos unilaterais, à lei da residência habitual do declarante e, nos contratos, à lei da residência habitual comum das partes.<sup>86</sup>

Na falta de residência comum, é aplicável, nos contratos gratuitos, a lei da residência habitual daquele que atribui o benefício e, nos restantes contratos, a lei do lugar da celebração.<sup>87</sup>

Relativamente aos contratos de transporte marítimo internacional, normalmente atribuem competência a uma ordem jurídica estatual que contém o regime que

---

<sup>84</sup> Portaria nº 68-A/97 de 30 de Setembro, que aprova o Código Civil em Cabo Verde; alínea a) art.41º

<sup>85</sup> IDEM

<sup>86</sup> Portaria nº 68-A/97 de 30 de Setembro, que aprova o Código Civil em Cabo Verde; alínea a) art.42º

<sup>87</sup> IDEM

em seu juízo é especialmente adequado ao contrato, ainda que a ordem deste Estado não tenha qualquer laço objectivo com a obrigação.

Como anteriormente referido, a cláusula Paramount disposta nos conhecimentos de carga, determina a legislação aplicável aos contratos de transporte marítimo de mercadorias e frequentemente remete à aplicabilidade de um regime convencional, geralmente à Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento, às Regras de Hamburgo ou a uma determinada lei estatal.

A Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de 1924, de que Cabo Verde é parte, é aplicável por força própria pelos tribunais dos Estados contratantes, sempre que o conhecimento, for emitido num Estado contratante. Se por outro lado, o conhecimento de carga não tiver sido emitido num Estado Contratante, cabe aos tribunais determinar a lei nacional competente com base no direito de conflitos geral.

Exemplificando, numa pretensão indemnizatória por danos causados a uma mercadoria transportada do Brasil para Cabo Verde, deduzida em tribunal Cabo-Verdiano, em que o conhecimento de carga tenha sido emitido no Brasil, os tribunais teriam que determinar a lei competente baseado no direito de conflitos geral, uma vez que o Brasil não é signatária da Convenção de Bruxelas de 1924.

Portanto, independentemente do direito nacional competente, aplica-se as regras da Convenção, sempre que o conhecimento tiver sido emitido no território de um Estado contratante e a acção proposta no tribunal de um estado contratante.

Em Cabo Verde os contratos de transporte marítimo de mercadorias ao abrigo do conhecimento de carga, são regulados pela Convenção de Bruxelas de 1924, e subsidiariamente pelo Código Marítimo Cabo-Verdiano, conforme

disposto no seu artigo 6º. A referida legislação aplica-se aos contratos internos de transporte de mercadorias e de fretamento.<sup>88</sup>

Por força do artigo 2º da Convenção de Hamburgo de 1978, esta será aplicada pelos órgãos de administração da justiça de um Estado, contratante sempre que o porto de carregamento ou porto de descarga previstos no contrato ou o lugar de emissão do documento de transporte se situem no território de um Estado contratante.<sup>89</sup>

A aplicação da Convenção também pode ser determinada por uma estipulação das partes, que conste do documento de transporte, submetendo o contrato às normas da Convenção ou à legislação estadual que as incorpore (domínio facultativo de aplicação).

Os Estados não contratantes, designadamente Cabo Verde, só poderão aplicar as regras desta Convenção se efectivamente o direito de conflitos remeter para a ordem jurídica de um Estado contratante.

#### **E. Direito Aplicável aos Contratos de Transporte Marítimo Internacional com base no Direito de Conflitos**

Como mencionado atrás, a resolução de litígios emergentes dos contratos marítimos de mercadorias, passa pela determinação de normas convencionais, sempre que este cair dentro do âmbito de aplicação de uma Convenção internacional de unificação do direito material. Porém, pode-se deparar com situações de divergências na interpretação das Convenções pelos ordenamentos jurídicos internos, bem como conflitos entre as Convenções.

Por outro lado, são várias as situações que estão fora do âmbito de aplicação das Convenções, pelo que necessário se faz determinar o direito aplicável com base no direito de conflitos geral.

---

<sup>88</sup>Decreto-Legislativo n.º 14/2010 de 15 de Novembro, que aprova o Código Marítimo Cabo Verde.

<sup>89</sup>[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg\\_rules\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf), acesso em 02 de Maio de 2014.

Nas palavras do ilustre Professor Luís Pinheiro, “as divergências de interpretação e integração das Convenções referentes a matéria em estudo, são imputáveis à tendência dos juízes para interpretar os tratados como elemento da legislação interna, com referência aos conceitos e ao espírito desta legislação.”<sup>90</sup>

Para o autor “a interpretação e integração do Direito unificado deve respeitar a sua autonomia e especialidade, partindo do sentido comum dos termos utilizados, mas atendendo sobretudo ao seu objecto e fim”

Quer isto dizer, que o Juiz deve procurar averiguar os princípios gerais próprios que subjazem às regras convencionais e atender à jurisprudência e à doutrina dos vários Estados contratantes, de forma a promover a unidade internacional da interpretação e prosseguir o fim visado pelo legislador ao adoptar as regras de uma Convenção de unificação.

Assim, cabe aos tribunais dos Estado atender à solução consagrada no ordenamento nacional competente segundo o Direito de Conflitos geral, mesmo quando a Convenção é aplicável por força própria, no caso de se terem firmado orientações jurisprudenciais divergentes nos diversos Estados contratantes.

Vale referir que em todo o caso deve-se ter em conta o interesse das partes, pois são em larga medida, a posição que mais favorece a harmonia internacional de soluções. Neste diapasão, defende o Professor Luís Lima Pinheiro, que as cláusulas de escolha da lei aplicável constantes dos contratos de transporte marítimo de mercadorias serão válidas, desde que não diminuam a protecção do carregador.<sup>91</sup>

---

<sup>90</sup>PINHEIRO, Luís de Lima Temas de Direito Marítimo III – Pactos de Jurisdição e Convenções de Arbitragem em matéria de Transporte Marítimo de Mercadorias.

<sup>91</sup>IDEM

## **F. A Arbitragem na Resolução de Conflitos decorrentes dos Contratos de Transporte Marítimo de Mercadorias**

A arbitragem no Direito Cabo-Verdiano é um processo de resolução de um litígio pelo qual as partes confiam a solução do mesmo a um ou vários árbitros organizados em Tribunal Arbitral (Lei nº 76/VI/2005, de 16 de Agosto).

A arbitragem é o principal meio de resolução de conflitos envolvendo contratos internacionais. Importantes molas propulsoras que fomentaram o seu desenvolvimento foram a Lei Modelo de Arbitragem da UNCITRAL (UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration) de 1985 e a Convenção sobre o Reconhecimento e a Execução de Sentenças Arbitrais Estrangeiras de Nova Iorque (Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards) realizada pela ONU no ano de 1958.<sup>92</sup>

A Convenção de Nova Iorque, obriga os países a reconhecerem os acordos arbitrais, assim como os impossibilita de colocarem obstáculos à execução das sentenças arbitrais. A Convenção teve uma grande aceitação internacional e até a presente data mais de 140 Estados já a ratificaram. Entretanto, Cabo Verde, ainda não aderiu a Convenção, embora reconheça as sentenças arbitrais estrangeira, conforme disposto no nº1 do art.44ºda Lei nº 76/VI/2005.

*“A decisão arbitral estrangeira, independentemente do Estado em que tenha sido proferida, é reconhecida como tendo força obrigatória e, mediante solicitação dirigida por escrito ao tribunal competente, deve ser executada, sem prejuízo do disposto no presente artigo e no artigo seguinte.”<sup>93</sup>*

---

<sup>92</sup> Site da Uncitral. United Nations Commission on International Trade Law. Disponível em :[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/arbitration/NYConvention\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/NYConvention_status.html) Acesso em: 19/07/2014.

<sup>93</sup> Lei nº 76/VI/2005, de 16 de Agosto – B.O. I Série, nº 33, de 16 de Agosto, que aprova Lei da Arbitragem em Cabo Verde.

Em Cabo Verde, o marco considerado significativo para o desenvolvimento da arbitragem foi a Lei nº 76/VI/2005, de 16 de Agosto, lei esta que esta em perfeita consonância com as disposições em convenções internacionais.

A luz desta lei o litígio submetido à arbitragem deve respeitar os direitos disponíveis e a decisão proferida tem o mesmo valor de uma sentença judicial, podendo ser executada nos tribunais. As partes podem escolher os árbitros e as regras do processo ou confiar a uma entidade institucional, os Centros de Arbitragem, a organização e o funcionamento do Tribunal Arbitral.

A arbitragem garante aos contratantes, liberdade na escolha do modo pelo qual será resolvido o conflito. Relativamente ao direito aplicável, essa liberdade traduz-se nas regras de procedimento que o árbitro utilizará e da opção do direito material a ser aplicado na solução do litígio. Através da arbitragem os contratantes têm a possibilidade de evitar a solução judicial, bem como a possibilidade de determinar qual o direito material será aplicável na hipótese de litígio, facto que, como lembra Carlos Alberto Carmona, é especialmente importante no campo do direito do comércio internacional.<sup>94</sup>

Na legislação pátria determina o artigo 41º da Lei da Arbitragem que *“as partes podem escolher o direito substantivo a aplicar pelos árbitros, incluindo as regras do comércio internacional, se os não tiverem autorizado a julgar segundo a equidade.”*

Todavia, diz o nº2 do referido artigo que *“na falta de escolha, o tribunal aplica o direito mais apropriado ao litígio.”*

Em relação aos contratos de transporte marítimo de mercadorias, defende Luís de Lima Pinheiro na sua obra *Arbitragem Transnacional – A determinação do estatuto da arbitragem*, que na arbitragem transnacional, os árbitros não estão

---

<sup>94</sup> CARMONA, Carlos Alberto, Aspectos Fundamentais da Lei da Arbitragem, Editora Forense, 1999.



vinculados a uma particular ordem jurídica estatual, e ou a um particular sistema nacional de direito internacional privado.<sup>95</sup>

Aduz o referido autor que em muitos sistemas, a possibilidade de as partes convencionarem uma decisão segundo a equidade é mais amplamente admitida na arbitragem que perante os tribunais estaduais, pelo que torna-se difícil prever se o regime aplicado pelos árbitros será ou não menos favorável ao carregador ou ao destinatário que o contido na Convenção de Bruxelas de 1924 e o seu Protocolos.

De todo o modo, e como já se fez referência que os contratos de transporte marítimo de mercadorias são normalmente contratos típicos de adesão, firmados debaixo de um conhecimento de carga. Geralmente os conhecimentos de carga contêm a **cláusula paramout** que submete as relações decorrentes do contrato de transporte a um direito aplicável, e pelo facto pensa-se que o escopo da Convenção de Bruxelas estará protegido, neste aspecto.

Na mesma linha, diz o nº4 do artigo 5º da Lei nº 76/VI/2005, sobre a arbitragem em Cabo Verde que *“constando o compromisso arbitral de um contrato de adesão, a sua validade e interpretação serão regidas pelo disposto na legislação aplicável ao respectivo tipo contratual.”*<sup>96</sup>

---

<sup>95</sup> PINHEIRO, Luís de Lima, Arbitragem Transnacional – A determinação do estatuto da arbitragem, Almedina, 2005.

<sup>96</sup> Lei nº 76/VI/2005, de 16 de Agosto – B.O. I Série, nº 33, de 16 de Agosto, que aprova Lei da Arbitragem em Cabo Verde.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como escopo analisar o direito material aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, no âmbito do DIPr. Diante deste propósito, foi apresentado o conceito e a caracterização dos contratos de transporte. Segundo entendimento dominante na doutrina, o contrato de transporte, é aquele pelo qual o transportador se obriga a deslocar pessoas ou coisas de um local para o outro mediante retribuição.

Quer isto dizer que o contrato de transporte encerra uma prestação de serviço oneroso, em que o transportador tem o direito de receber uma remuneração, denominada “frete”. Ao contratante interessa não o serviço em si, mas antes o resultado final, isto é, abrangendo todas as operações necessárias para que o seu sentido útil possa ser atingido, ou seja, a entrega, por conta e risco do transportador, do bem, íntegro, no local do destino, tratando-se, em regra, de um contrato a favor de terceiro dotado de um regime mercantil especializado.

O contrato de transporte marítimo internacional, é a consequência do intercâmbio entre Estados, caracterizado pela presença de um elemento de extraneidade que o ligue a dois ou mais ordenamentos jurídicos nacionais.<sup>97</sup> Portanto perante a formação dos contratos internacionais, deve-se observar com especial atenção as suas cláusulas e características peculiares, pois a sua redação é de grande relevância, sobretudo no que refere a cláusula de eleição do foro e a escolha do idioma.

Todavia, cumpre destacar que os contratos de transporte marítimo ao abrigo do conhecimento de carga são contratos tipicamente de adesão, pois os conhecimentos são elaborados pelos armadores, sem que haja discussão das cláusulas entre as partes. Desta forma, o transportador define qual será a legislação aplicável, prática que por si só demonstra desequilíbrio contratual, a favor do transportador. Aliás, existem correntes que defendem a modificação da forma de contratar, permitindo a discussão detalhada das cláusulas do

---

<sup>97</sup>ARAÚJO, Nádia de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade.

conhecimento de carga. Outras, no entanto, acreditam que esta mudança implicaria num retrocesso, atrasando o transporte e aumentando os riscos.

Das cláusulas típicas que regem os contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, destacou-se a cláusula Paramount, que determina a legislação aplicável ao contrato de transporte. O ilustre Professor Luís Pinheiro, define a cláusula paramount, como a cláusula que determina que as regras da Convenção de Bruxelas ou de uma lei estadual que as incorpora devem ser aplicadas com primazia sobre as outras cláusulas que constam do conhecimento ou que integram o contrato de transporte.<sup>98</sup>

Os conhecimentos de carga, através da cláusula principal, vinculam o contrato a lei do País transportador, e por essa razão, as partes devem estar atentos ao regime que será aplicável no caso de haver um conflito internacional. Ademais, as regras aplicáveis ao transporte de mercadorias por mar, ao abrigo de conhecimento de carga, têm um carácter imperativo, sendo normalmente, balizadas pelas disposições aplicáveis, designadamente a Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924.

No que concerne, a padronização de fórmulas e expressões contratuais, traçou-se breves considerações acerca dos chamados “INCOTERMS” (International Commercial Terms) que servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto-padrão de definições e determinando regras e práticas neutras, como por exemplo: onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, quem é o responsável pela contratação do seguro.

As Convenções Internacionais para unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga, referenciadas no presente estudo, demonstram claramente os esforços que têm sido desenvolvidos pela comunidade jurídica internacional, com vista a uniformização das regras atinentes ao transporte marítimo internacional.

---

<sup>98</sup>PINHEIRO, Luís de Lima Temas de Direito Marítimo III – Pactos de Jurisdição e Convenções de Arbitragem em matéria de Transporte Marítimo de Mercadorias pp.572.

Contudo, apesar do sucesso deste esforço de unificação jurídica internacional, constatou-se que só um número relativamente modesto de questões de Direito Marítimo é hoje, resolvido com recurso exclusivo ou preponderante ao Direito material unificado. Nesse diapasão, o problema do direito aplicável aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias é uma constante, pelo que no entender de Nádía Araújo é de suma importância que sejam criadas normas internacionais uniformes, materiais ou conflituais, que abarquem todos os interesses dos intervenientes no contrato de transporte<sup>99</sup>.

Nas palavras do Professor Jacob Dolinger, este seria um direito uniforme dirigido, em oposição a aquele já existente de forma espontânea, resultante do esforço comum de dois ou mais estados no sentido de uniformizar certas instituições jurídicas, geralmente por causa de sua natureza internacional<sup>100</sup>. Esta iniciativa, pode atenuar os conflitos emergentes dos contratos de transporte, embora não os elimina completamente.

Constatou-se que não existe na comunidade jurídica internacional, regras fixas e uniformes que orientem a escolha da jurisdição competente para resolver conflitos plurilocalizados, pelo que cabe a cada Estado determinar quais os elementos de conexão que considera relevantes para abrir a sua jurisdição ao julgamento de litígios plurilocalizados. Como foi visto, estes elementos podem ser escolhidos pela lei do Estado, mas também é frequente que se reconheça relevância à vontade das partes nesta matéria. No Direito pátrio viu-se que o elemento de conexão é a nacionalidade.

As partes podem procurar prever situações futuras e estabelecer normas materiais, no bojo do contrato, para resolver essas situações, bem como estabelecer cláusulas de escolha de foro e de arbitragem<sup>101</sup>. No entanto, não é possível fugir de toda e qualquer lei nacional aplicável ao contrato internacional, lei esta que deverá ser determinada pelo Direito Internacional Privado do Estado onde a questão for apreciada.

---

<sup>99</sup>ARAÚJO, Nádía de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade, pp. 57.

<sup>100</sup>DOLINGER, Jacob. Direito Internacional Privado, Rio de Janeiro, Ed. Renovar, 1993.

<sup>101</sup>ARAÚJO, Nádía de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade, pp. 57.

Por isso, as partes contratuais não podem deixar de levar em conta a posição a ser tomada pelos tribunais porventura envolvidos na questão, com base no Direito Internacional Privado do país competente.<sup>102</sup>

Perante o estudo supra, nota-se que o contrato transporte marítimo internacional de mercadorias, não é de todo um contrato simples a semelhança dos contratos privado e interno, mas também não tão distante deste último. O grande diferencial concentra-se nos aspectos jurídicos que são mais complexos nos contratos transnacionais que nos contratos nacionais. Contudo, nos contratos internacionais, através do princípio da autonomia da vontade, as partes são livres para escolher o conteúdo do contrato, incluindo o foro competente para dirimir os litígios emergentes dos contratos e consequentemente a lei aplicável.

No que toca aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias a liberdade das partes para determinar o foro competente para dirimir os contratos internacionais manifesta-se, essencialmente, através das Cláusulas Paramount. Todavia, cuidado especial deve-se ter ao eleger o foro, pois se a lei do foro escolhido não admitir a autonomia da vontade, a cláusula da lei aplicável poderá ser nula, com ressalvas à responsabilidade pelo não cumprimento da cláusula.

A cláusula Paramount, como referido determina a legislação que rege o contrato de transporte, e normalmente remete a aplicabilidade de um regime convencional, como sejam, as Regras de Haya, as Regras de Haia Visby ou a Convenção de Hamburgo. Tendo Cabo Verde rectificado apenas a Convenção de Bruxelas de 1924, ou seja, as Regras de Haia, neste caso, aplicar-se-ia, a referida Convenção, e subsidiariamente o Código Marítimo Cabo-Verdiano, conforme disposto no seu artigo 6º de CMCV.

---

<sup>102</sup>ARAÚJO, Nádja de, O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade, pp. 57.

Segundo a lei Cabo-Verdiana vigente, na solução de litígios advindos dos contratos internacionais, aplica-se a lei que as partes tiverem designado ou houverem tido em vista. Entretanto, na falta de determinação da lei competente, atende-se, nos negócios jurídicos unilaterais, à lei da residência habitual do declarante e, nos contratos, à lei da residência habitual comum das partes. Portanto nos contratos internacionais, de acordo com a legislação de DIP Cabo-Verdiano, aplicar-se-á a lei da residência habitual comum das partes.

A arbitragem é um dos mais rápidos e eficientes métodos de solução de controvérsias utilizados hoje em nível mundial. Particularmente na esfera internacional, este meio tem demonstrado ter a preferência dos contratantes que, respaldados pela neutralidade, rapidez, e confidencialidade inerentes ao método arbitral, sentem-se mais seguros e confiantes no resultado conseguido pela arbitragem do que em relação à via judicial. Tanto, é que a Convenção sobre o Reconhecimento e a Execução de Sentenças Arbitrais Estrangeiras de Nova Iorque de 1958, teve uma grande aceitação internacional sendo que mais 140 Estados já a ratificaram.

Cabo Verde, ainda não aderiu a referida Convenção, contudo a Arbitragem, esta regulamentada na Lei nº 76/VI/2005, de 16 de Agosto, lei esta que esta em perfeita consonância com as disposições em convenções internacionais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALFREDO ANTÓNIO PROENÇA, *Transporte de Mercadorias por Estrada*, Coimbra, Almedina, 1998, pp. 13.

ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *Manual de Direito Comercial*, 2ª Edição, Coimbra, Almedina, 2007, pp.711 e ss.

ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, “Introdução ao Direito dos Transportes”, *Revista da Ordem dos Advogados*, Volume I, Ano 68, 2008, pp. 139 e ss.

ANTUNES JOSÉ “*Contratos Comerciais, Noções Fundamentais*”, *Direito e Justiça*, Volume Especial, 2007, Universidade Católica Editora Unipessoal, Lda., pp. 109 e ss.

ARAUJO, Nádía de. *Direito Internacional Privado: Teoria e prática Brasileira*, Rio Janeiro, 2003.

ARAUJO, Nádía de, *O Direito Internacional Privado e os Contratos Internacionais: A Questão do Elemento de Conexão, da Autonomia da Vontade*.

BASSO Maristela, *Contratos Internacionais do Comercio: Negociação, Conclusão, Prática*. 2. Edição. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998.

BASSO Maristela *Contratos Internacionais do comércio: Negociação, Conclusão e Prática*: 3ª edição. Porto Alegre, Livraria do advogado, 2002.

CORDEIRO, António Menezes - *Introdução ao Direito dos Transportes*. Revista da Ordem dos Advogados, 2008.

COSTEIRA, Francisco da Rocha, *O Contrato de Transporte de Mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2000, pp. 25 e ss.

CRETELLA, José , *Contratos Internacionais do Comércio*, pp.150.

DIAS, Steve Beloni e CORRÊA Dielle. *Obrigação e responsabilidade nos contratos internacionais de fretamentos e sua aplicação no direito brasileiro*. pp 43.

DINIZ Maria Helena, *Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais* 2005, v. 3, pp. 928-929.

DOLINGER, Jacob. *Direito Internacional Privado*. pp. 71.

GOMES,Orlando. *Contratos*. Rio de Janeiro: Forense, 2007, pp. 10.

GONÇALVES, Luiz da Cunha GONÇALVES, *Comentário ao Código Comercial Português*, Lisboa, Coimbra Editora, 1916, vol. II, p. 394.

PINHEIRO, Luís de Lima, *Temas de Direito Marítimo III – Pactos de Jurisdição e Convenções de Arbitragem em matéria de Transporte Marítimo de Mercadorias* pp.568.

PINHEIRO, Luís de Lima - Incoterms - Introdução e traços fundamentais, estudo elaborado com vista ao Livro de Homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita.

PINHEIRO , Luís de Lima— *Arbitragem Transnacional. A Determinação do Estatuto da Arbitragem*, Coimbra, 2005, pp. 234 e ss.

ROPPO Enzo: *O Contrato*, 1988, pp 17.

STRENGER, Irineu. *Contratos Internacionais do comércio*. 4. ed. São Paulo: LTr, 2003. pp. 33.

STRENGER, Irineu. *Direito Internacional Privado*, São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 1991, pp. 286.



STRENGER. Irineu. *Contratos Internacionais do Comércio*. 2ª Edição, São Paulo: Revista dos Tribunais, 1986, pp. 37.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. *A responsabilidade do transportador e a legislação aplicável ao transporte marítimo*.

Decreto-Legislativo n.º 14/2010 de 15 de Novembro, que aprova o Código Marítimo Cabo Verde.

Lei n.º 76/VI/2005, de 16 de Agosto – B.O. I Série, n.º 33, de 16 de Agosto, que aprova Lei da Arbitragem em Cabo Verde.

Decreto-Legislativo n.º 7/2010 de 1 de Julho, que aprova o Código do Processo Civil em Cabo Verde.

Portaria n.º 68-A/97 de 30 de Setembro, que aprova o Código Civil em Cabo Verde.